

Patrimonio & **MOVILIDAD** Heritage & **MOBILITY** Património & **MOBILIDADE** Patrimoine & **MOBILITÉ**



La Secretaría Regional de Europa del Sur y del Mediterráneo de la Organización de Ciudades del Patrimonio Mundial

La Secretaría Regional Europa del Sur/Mediterráneo de la OCPM asume el compromiso de intercambiar información y conocimientos entre las ciudades que la integran para promover una mejor gestión de sus recursos y mayor alcance en sus objetivos. La generación de Grupos de Trabajo ha permitido compartir experiencias sobre diferentes ámbitos del Patrimonio y elaborar documentos que resumen y exemplifican el esfuerzo desarrollado. A los anteriormente publicados “Patrimonio y Arqueología”, “Rehabilitación del Patrimonio” y “Accesibilidad y Patrimonio”, se une este ejemplar, “Patrimonio y Movilidad”, en el que se recogen actuaciones y proyectos que se efectúan desde el obligado respeto a los valores patrimoniales y a su protección, e incorporan una nueva perspectiva: Movilidad. La introducción de este singular factor nos obliga a una presentación algo más extensa que en anteriores ocasiones para comprender mejor las razones que nos llevan a tratar esta relación, sus puntos de encuentro y, en todo caso, la obligación que tenemos respecto a ambos contenidos como Ciudades Patrimonio que forman parte de la Lista del Patrimonio Mundial.

Regional Secretariat for Southern Europe and the Mediterranean of the Organization of World Heritage Cities

The Southern Europe/Mediterranean Regional Secretariat of the OWHC is committed to sharing information and knowledge among its member cities to foster improved management of resources and enlarge the scope of its objectives. The creation of Working Parties has enabled experiences to be pooled in a range of Heritage domains and draw up documents that summarise and exemplify the efforts undertaken. Joining the previously published “Heritage and Archaeology”, “Restoration of Heritage” and “Accessibility and Heritage”, the present publication, “Heritage and Mobility”, draws together initiatives and projects that have been implemented on the basis of an unwavering respect for the assets of heritage and their protection, and incorporates a new perspective: Mobility. The introduction of this unique factor necessitates a somewhat more extensive presentation than on previous occasions, the better to explain the reasons that led us to focus on this relationship, the points where they meet and, above all, the obligation we owe to both areas as Heritage Cities making up part of the World Heritage List.

Le Secrétariat Régional de l'Europe du Sud et de la Méditerranée de l'Organisation des Villes du Patrimoine Mondial

Le Secrétariat régional Europe du Sud/Méditerranée de l'OVPM assume l'engagement du partage d'informations et de connaissances entre les villes qui la composent pour favoriser une meilleure gestion de leurs ressources et une portée plus large de leurs objectifs. La constitution de groupes de travail a permis de partager des expériences dans divers domaines liés au patrimoine et d'élaborer des documents qui résument et attestent les efforts entrepris. Après les publications «Patrimoine et archéologie», «Réhabilitation du patrimoine» et «Accessibilité et patrimoine», cette brochure intitulée «Patrimoine et Mobilité» décrit les interventions et les projets menés à bien pour accomplir l'obligation de respect et de protection des valeurs patrimoniales en intégrant une nouvelle dimension liée à la mobilité. L'introduction de ce facteur particulier exige une présentation un peu plus longue qu'à d'autres occasions pour mieux cerner les raisons qui nous conduisent à aborder cette relation, les liens entre ces deux éléments et surtout l'engagement dans cette perspective des villes inscrites au Patrimoine mondial.

Secretaria Regional da Europa do Sul / Mediterrâneo da Organização de Cidades do Património Mundial

A Secretaria Regional da Europa do Sul/Mediterrâneo da OCPM assume o compromisso de trocar informação e conhecimentos entre as cidades que a integram para promover uma melhor gestão dos seus recursos e maior alcance nos seus objectivos. A criação de Grupos de Trabalho permitiu Npartilhar experiências sobre diferentes âmbitos do Património e elaborar documentos que resumem e exemplificam o esforço desenvolvido. Aos anteriormente publicados “Património e Arqueologia”, “Reabilitação do Património” e “Acessibilidade e Património” une-se este exemplar, “Mobilidade e Património”, no qual se recolhem actuações e projectos que se efectuam, partindo do respeito pelos valores patrimoniais e sua protecção, e incorporam uma nova perspectiva: Mobilidade. A introdução deste singular factor obriga-nos a uma apresentação algo mais extensa que em anteriores ocasiões para compreender melhor as razões que nos levam a tratar esta relação, os seus pontos de encontro e, em todo caso, a obrigação que temos em relação a ambos os conteúdos como Cidades Património que fazem parte da Lista de Património Mundial.

Patrimonio & MOVILIDAD



El Proyecto de “Movilidad y Patrimonio” inició su andadura en noviembre del año 2014 durante la celebración de la 14^a Conferencia Regional de Europa del Sur y Mediterráneo de la Organización de las Ciudades Patrimonio Mundial celebrada en Córdoba.

El objeto de este proyecto es el de compartir entre los distintos técnicos gestores del patrimonio mundial reflexiones en torno la ciudad histórica y la movilidad y difundir el trabajo que se realiza en los ayuntamientos para abordar la movilidad sostenible desde la perspectiva patrimonial.

En las 15^a, 16^a y 18^a Conferencias Regionales de Europa del Sur y Mediterráneo celebradas en Arequipa (Perú) y Cidade Velha (Cabo Verde) y Córdoba respectivamente, se aprobó la continuidad de la iniciativa. Durante las reuniones de trabajo se han intercambiado experiencias de buenas prácticas y políticas para mejorar la movilidad, con una activa participación por parte de las ciudades adscritas a nuestra Secretaría Regional.

Las necesidades de movilidad que se plantean en las ciudades adquieren en los cascos históricos una doble complejidad, por una parte el tejido urbano heredado es difícilmente compatible con el tráfico rodado y por otra, las políticas de restricción del tráfico que aconsejan las normas de protección pueden tener repercusiones negativas en la habitabilidad de estos ámbitos y en las actividades y usos urbanos que se deben mantener.

La mayoría de los Planes de Movilidad redactados para los conjuntos históricos a principios del siglo XXI, se centraban en el principio fundamental de "mínimo tráfico, máxima accesibilidad", desplazando el tráfico hacia las rondas, evitando el atajo sistemático de travesía, pero permitiendo la entrada del residente mediante bucles abiertos. Estos Planes también fueron impulsores de importantes operaciones de peatonalización en ámbitos patrimoniales y de la eliminación sistemática de barreras arquitectónicas en el espacio público. Las medidas adoptadas se han ido complementando con la aplicación de políticas para el fomento del transporte público y los modos de movilidad más sostenibles, principalmente los desplazamientos a pie y en bicicleta. Todo ello, ha conseguido mejorar considerablemente la calidad ambiental y urbana de nuestros cascos antiguos, pero como contrapartida en cierta medida están contribuyendo en los fenómenos de “gentrificación” y de privatización del espacio libre.

En la actualidad, en las ciudades “Patrimonio Mundial” se está produciendo un incremento exponencial del turismo, que junto a la aparición de nuevas tecnologías y formas “sostenibles” de desplazamiento nos llevan a la necesidad de innovar en nuevas políticas y regulaciones para la movilidad.

Para asegurar la libre movilidad en nuestras urbes patrimoniales, haciéndola compatible con la preservación del medio ambiente urbano y el patrimonio histórico artístico se hace necesario un “acuerdo” que implique a todos los agentes afectados y encuentre el equilibrio entre la conservación del patrimonio construido y las necesidades sociales. Este “pacto por la movilidad” ya se ha puesto en marcha en algunas de nuestras ciudades, como es el caso de Santiago de Compostela.

Ante estos retos, es de crucial importancia que las Ciudades Patrimonio Mundial comparten sus experiencias y analicen de forma conjunta los nuevos desafíos que surgen del sistema global en el que se ven inmersas.

Como conclusión del Proyecto de “Movilidad y Patrimonio” presentamos esta publicación que muestra las actuaciones más relevantes, bien por su singularidad o por su ejemplaridad, que se están llevado a cabo en las catorce ciudades participantes: Alcalá de Henares, Angra do Heroísmo, Bordeaux, Bruxelles, Cidade Velha, Córdoba, Cuenca, Eivissa, Elvas, Évora, Icherishcher, Lyon, Santiago de Compostela y Segovia.

Heritage & MOBILITY



The “Mobility and Heritage” Project was launched in November 2014 at the 14th Regional Conference of the Southern Europe and Mediterranean Secretariat of the Organisation of World Heritage Cities, held in Córdoba.

The aim of this project is to share reflections about historic cities and mobility among various technical managers of world heritage sites and to raise awareness of the work that has been carried out by local authorities to address sustainable mobility from a heritage perspective.

At the 15th, 16th and 18th Regional Conferences of the Southern Europe and the Mediterranean Secretariat, held in Arequipa (Peru), Cidade Velha (Cape Verde) and Córdoba respectively, the initiative was granted leave to continue. Experiences of best practice and policies to improve mobility have been exchanged at the working meetings, with the active participation of the cities belonging to the Regional Secretariat.

The mobility needs presented by these cities take on a twofold complexity in the historic old towns: first, the difficulty of making the urban fabric inherited from previous generations compatible with vehicular traffic and secondly, the fact that the trafficlimitation policies recommended by the protection standards can have negative repercussions on the habitability of these spaces and the urban uses and activities that need to be retained.

Most of the Mobility Plans drawn up by historic cities at the start of the 21st century focused on the fundamental principle of «minimal traffic, maximum accessibility», displacing traffic towards ring roads, preventing the systematic use of throughroutes, but allowing the entry of residential vehicles using open loops. Such plans also gave significant impetus to the pedestrianisation of heritage settings and the systematic removal of architectural barriers in public spaces. The steps taken have been complemented by the execution of policies aimed at fostering public transport and more sustainable means of transport, mainly journeys made on foot and by bicycle. All this has succeeded in significantly enhancing the environmental and urban quality of our old towns, although on the downside it is contributing to a certain extent to the phenomena of “gentrification” and the privatisation of open space.

World heritage cities are currently undergoing an exponential increase in tourism; this, together with the emergence of new technology and “sustainable” ways of getting around, obliges us to innovate with new mobility policies and regulations.

To ensure free movement in our heritage cities, making it compatible with the preservation of the urban environment and the cultural and historical heritage, it is necessary to design a “compact” that involves all the stakeholders and to strike a balance between the preservation of the fabric of the heritage and society’s needs. This “compact for mobility” is already up and running in some of our cities, Santiago de Compostela being a case in point.

In the face of such challenges it is of paramount importance that the world heritage cities share their experiences and conduct a joint analysis of the new threats emerging from the global system in which we are enmeshed.

We offer this publication to mark the conclusion of the “Mobility and Heritage” Project; it contains the most significant initiatives, whether in terms of their singularity or their exemplary nature, being carried out in the 14 participating cities: Alcalá de Henares, Angra do Heroísmo, Bordeaux, Brussels, Cidade Velha, Córdoba, Cuenca, Ibiza, Elvas, Évora, Icherisheher (Baku), Lyon, Santiago de Compostela and Segovia.

Património & MOBILIDADE



O Projeto de “Mobilidade e Património” iniciou a sua atividade em novembro do ano de 2014 durante a celebração da 14ª Conferencia Regional da Europa do Sul e Mediterrâneo da Organização das Cidades Património Mundial celebrada em Córdoba.

O objeto deste projeto é partilhar, com os vários técnicos gestores do património mundial, reflexões sobre a cidade histórica e a mobilidade e difundir o trabalho que se realiza nas Câmaras Municipais para regular a mobilidade sustentável a partir da perspetiva patrimonial.

Nas 15ª, 16ª e 18ª Conferências Regionais da Europa do Sul e Mediterrâneo celebradas em Arequipa (Perú) e Cidade Velha (Cabo Verde) e Córdoba respetivamente, foi aprovada a continuidade da iniciativa. Durante as reuniões de trabalho trocaram-se experiências de boas práticas e políticas para melhorar a mobilidade, com uma participação ativa por parte das cidades aderidas à nossa Secretaria Regional.

As necessidades de mobilidade que se apresentam nas cidades adquirem nos centros históricos uma dupla complexidade; por uma parte, o tecido urbano herdado é dificilmente compatível com o trânsito rodoviário e, por outra, as políticas de restrição do trânsito recomendadas pelas normas de proteção podem ter repercussões negativas na habitabilidade destas zonas e nas atividades e usos urbanos que se devem manter.

A maior parte dos Planos de Mobilidade redigidos para os conjuntos históricos a princípios do século XXI, focavam-se no princípio fundamental de «mínimo trânsito, máxima acessibilidade», transferindo o trânsito para os anéis rodoviários, evitando o atalho sistemático pelo centro, mas permitindo a entrada do residente através de bucles abertos. Estes planos também foram impulsionadores de importantes operações de peatonalização nos âmbitos patrimoniais e da eliminação sistemática de barreiras arquitetónicas no espaço público. As medidas adotadas têm sido complementadas com a aplicação de políticas para a promoção do transporte público e os modos de mobilidade mais sustentáveis, principalmente as deslocações a pé e de bicicleta. Tudo isto conseguiu melhorar consideravelmente a qualidade ambiental e urbana dos nossos centros antigos embora, como consequência, estejam a contribuir em certa medida para os fenómenos de “gentrificação” e privatização do espaço livre.

Na atualidade, nas cidades “Património Mundial” está a produzir-se um aumento exponencial do turismo que, juntamente com a aparição de novas tecnologias e formas “sustentáveis” de deslocação, levam-nos à necessidade de inovar em novas políticas e regulações para a mobilidade.

Para assegurar a livre mobilidade nas nossas cidades patrimoniais, tornando-a compatível com a preservação do meio ambiente urbano e o património histórico artístico resulta necessário um “acordo” que envolva todos os agentes afetados e encontre o equilíbrio entre a conservação do património construído e as necessidades sociais. Este “pacto pela mobilidade” já está a decorrer nalgumas das nossas cidades, como é o caso de Santiago de Compostela.

Perante estes desafios, tem uma importância decisiva que as Cidades Património Mundial partilhem as suas experiências e analisem de forma conjunta os novos desafios que surgem do sistema global em que se inserem.

Como conclusão do Projeto de “Mobilidade e Património” apresentamos esta publicação que mostra as atuações mais relevantes, quer seja pela sua singularidade, quer pela sua exemplaridade, que estão a ser levadas a cabo nas catorze cidades participantes: **Alcalá de Henares, Angra do Heroísmo, Bordeaux, Bruxelas, Cidade Velha, Córdoba, Cuenca, Eivissa, Elvas, Évora, Icherisheher, Lyon, Santiago de Compostela e Segóvia.**

Patrimoine & MOBILITÉ



Le projet «Mobilité et patrimoine» a démarré en novembre 2014 au cours de la 14e Conférence régionale de l'Organisation des villes du patrimoine mondial pour l'Europe du Sud et la Méditerranée, qui s'est tenue à Cordoue.

Ce projet a pour objet de partager des réflexions entre les différents gestionnaires du patrimoine mondial sur le thème de la mobilité dans la ville historique et de diffuser les activités menées par les municipalités pour aborder la mobilité durable sous l'angle du patrimoine.

La poursuite de cette initiative a été approuvée lors des 15e, 16e et 18e conférences régionales pour l'Europe du Sud et la Méditerranée, tenues respectivement à Arequipa (Pérou), Cidade Velha (Cabo Verde) et Cordoue. Les réunions de travail ont permis d'échanger des expériences de bonnes pratiques et de politiques visant à améliorer la mobilité, avec la participation active des villes affiliées à notre Secrétariat régional.

Les impératifs de mobilité formulés dans les villes revêtent une double complexité dans les centres historiques. D'une part, le tracé urbain hérité est difficilement compatible avec la circulation de véhicules. D'autre part, les politiques de restriction de trafic recommandées dans les normes de protection peuvent avoir des répercussions négatives sur l'habitabilité de ces quartiers et sur les activités et les usages urbains qu'il convient de préserver.

La plupart des plans de mobilité rédigés pour les centres historiques au début du XXI^e siècle étaient axés sur le principe essentiel «trafic minimum, accessibilité maximale», déplaçant le trafic vers les rocades afin d'éviter la traversée systématique du centre-ville, tout en permettant l'entrée des résidents au moyen de boucles ouvertes. Ces plans ont également permis de mettre en œuvre de vastes projets de piétonisation dans les zones patrimoniales et d'élimination systématique des barrières architecturales dans l'espace public. Les mesures adoptées ont été complétées par l'application de politiques d'appui au transport public et aux modes de mobilité plus durables, à savoir essentiellement les déplacements à pied et en vélo. Tout cela a permis d'améliorer considérablement la qualité environnementale et urbaine de nos vieilles villes, mais cela contribue en contrepartie, dans une certaine mesure, aux phénomènes de «gentrification» et de privatisation de l'espace libre.

Actuellement, il se produit dans les villes du patrimoine mondial une croissance exponentielle du tourisme, conjuguée à l'apparition de nouvelles technologies et de modes de déplacement «durables», ce qui nécessite la mise en œuvre de nouvelles politiques et réglementations innovantes en matière de mobilité.

Afin de garantir la liberté de déplacement dans nos villes patrimoniales, tout en la conciliant avec la préservation de l'environnement urbain et du patrimoine historique et artistique, il est nécessaire de parvenir à un consensus impliquant tous les acteurs concernés et assurant l'équilibre entre la conservation du patrimoine construit et les besoins sociaux. Ce «pacte pour la mobilité» a déjà été mis en route dans certaines de nos villes, telles que Saint Jacques de Compostelle.

Face à ces défis, il est crucial que les villes du patrimoine mondial partagent leurs expériences et analysent conjointement les nouveaux enjeux associés au système global dans lequel elles évoluent.

En guise de conclusion du projet «Mobilité et patrimoine», nous présentons cette publication qui décrit les interventions les plus importantes, de par leur singularité et leur caractère exemplaire, qui sont menées dans les 14 villes participantes: Alcalá de Henares, Angra do Heroísmo, Bordeaux, Bruxelles, Cidade Velha, Cordoue, Cuenca, Eivissa, Elvas, Évora, Icherisheher, Lyon, Saint-Jacques-de-Compostelle et Ségovie.

Angra do Heroísmo

A cidade Angra do Heroísmo aposta numa acessibilidade ao alcance de todos, independentemente das suas necessidades. O percurso pedonal “Passeio panorâmico das Baías de Angra” é um excelente exemplo dessa medida.

O percurso pedonal, inicia-se na Baía do Fanal, continua pela Baía de Angra e termina no Castelo de São Sebastião. O percurso com um total de 2686 metros, pode ser percorrido por pessoas com mobilidade reduzida e tem uma duração de aproximadamente 30 minutos. Encontra-se dividido em 4 troços, todos eles com ambientes distintos e característicos: Baía do Fanal – Tanque do Azeite (745m); Tanque do Azeite – Cais da Figueirinha (461m); Cais da Figueirinha – Cais da Alfândega (765m); Cais da Alfândega – Forte de São Sebastião (715m).

Ao contrário da calçada portuguesa utilizada no centro da cidade, este percurso apresenta um pavimento maioritariamente em betuminoso asfáltico e em betão, permitindo desta forma um maior conforto no trajeto.

Integra diversos pontos de interesse e elucida os visitantes sobre a arquitetura da cidade insular e a forma como está integrada na paisagem, conciliando sempre com boas práticas em mobilidade. Práticas essas que vão desde rampas de acesso às diferentes cotas de pavimento, lugares de estacionamento para pessoas com deficiência, pavimentos lisos e regulares, ausência de barreiras arquitetónicas, rebaixamento de passadeiras, ausência de trânsito na maior parte do percurso, passeios amplos e rebaixados, desta forma pretende-se melhorar consideravelmente as condições de acessibilidade.

A meio do percurso, para prestar apoio aos transeuntes, está a Casa da Palhoça, recuperada pela autarquia, com informação interpretativa, para além dos pontos de interesse referenciados no inicio do percurso: a Baía do Fanal, o Forno da Cal, Vista da Fortaleza de São João Baptista, Tanque do Azeite e Chafariz d'El Rei, o Cais da Figueirinha, a Prainha e o Cais da Alfândega.

Entre esses pontos de interesse destacam-se:

A **Fortaleza de São João Baptista**, onde durante o domínio castelhano, Filipe I, apercebendo-se da importância estratégica da baía de Angra no apoio e proteção das armadas das Índias Ocidentais, mandou construir, em 1592, o castelo que, inicialmente, tomou o nome de São Filipe.

O seu interior com a igreja de São João Baptista e o Palácio dos Governadores, fazem desta fortificação um dos mais grandiosos monumentos de Portugal.

A **Prainha** (antigo Estaleiro Naval - Ribeira das Naus). Cidade portuária, Angra tinha aqui, num areal mais vasto do que o atual, o seu estaleiro de construção e reparação naval disposta de carpinteiros de ribeira, calafates e demais profissões necessárias. Numa jornada transoceânica de meses, os navios das carreiras da Índia de Portugal ou das Índias de Castela passavam, em geral, no porto desta cidade.

O **Cais da Alfândega**. O mais antigo cais de Angra, construído pouco depois da chegada dos primeiros povoadores, altura em que foram promovidas grandes obras por determinação de Álvaro Martins Homem. O cais dava comunicação direta com as Portas da Cidade, via Pátio da Alfândega, o Hospital da Misericórdia e Casa da Alfândega, onde eram registados e armazenados produtos e mercadorias.



Na segunda metade do século XVIII o pátio foi alterado, por ordem do Capitão General, recebendo uma escadaria nobre e portas encimadas por arcos. O atual aspetto foi-lhe dado em finais do século XX.

Na continuação da Baía de Angra e seguindo junto ao mar, chega-se ao **Forte de São Sebastião**, atualmente transformado numa unidade hoteleira, com uma área de miradouro a que se pode aceder através de rampa. O percurso no interior é regular e termina com a vista para a Baía das Águas.

O Passeio Panorâmico das Baías de Angra valoriza ainda mais a cidade, contribuindo para a sua afirmação como um lugar de excelência para viver e visitar.



ANGRA DO HEROÍSMO

La ciudad de Angra do Heroísmo apuesta por una accesibilidad al alcance de todos, independientemente de sus necesidades. El recorrido peatonal “Paseo panorámico de las Bahías de Angra” dividido en 4 tramos Bahía de Fanal – Tanque do Azeite; Tanque do Azeite – Embarcadero da Figueirinha; embarcadero da Figueirinha – Embarcadero da Alfândega; Embarcadero da Alfândega – Fuerte de S. Sebastião, con un total de 2686 metros, está habilitado para personas con movilidad reducida y el recorrido tiene una duración de 30 minutos aproximadamente.

Abarca diversos puntos de interés y muestra a los visitantes la arquitectura de la ciudad y la forma en que está integrada en el paisaje, en armonía siempre con las buenas prácticas en movilidad, que van desde rampas de acceso, aparcamientos para personas con deficiencia, suelos lisos y regulares, ausencia de barreras arquitectónicas, pasos de peatones accesibles, aceras amplias y bajas.

Este recorrido revaloriza aún más la ciudad, contribuyendo a situarla como un lugar de excelencia.



ANGRA DO HEROÍSMO

La ville d'Angra do Heroísmo met l'accent sur l'accessibilité pour tous, quels que soient les besoins de chacun. L'itinéraire piéton appelé « Promenade panoramique des baies d'Angra », divisé en 4 tronçons (Baía do Fanal – Tanque do Azeite ; Tanque do Azeite – Cais da Figueirinha ; Cais da Figueirinha – Cais da Alfândega ; Cais da Alfândega – Forte de São Sebastião), d'un total de 2 686 mètres, peut être parcouru par les personnes à mobilité réduite et dure environ 30 minutes.

Il comprend plusieurs points d'intérêt et fournit des explications aux visiteurs sur l'architecture de la ville et son intégration dans le paysage, tout en adoptant des bonnes pratiques de mobilité, depuis des rampes d'accès, des lieux de stationnement pour les handicapés, des pavements lisses et réguliers, l'absence de barrière architecturales, le rabaissement des passages piétons ainsi que des trottoirs larges et rabaissés.

Cet itinéraire valorise la ville, contribuant à en faire un lieu d'excellence.



ANGRA DO HEROÍSMO

The city of Angra do Heroísmo is committed to accessibility for everyone, whatever their needs. The “Panoramic tour of the bays of Angra” walk is divided into four sections: Baía do Fanal to Tanque do Azeite; Tanque do Azeite to Cais da Figueirinha; Cais da Figueirinha to Cais da Alfândega; and Cais da Alfândega to Forte de São Sebastião. 2,686 metres in length, it is accessible to people with reduced mobility and takes approximately 30 minutes to complete.

It encompasses various points of interest and enlightens visitors about the city's architecture and how it is integrated into the landscape, offering such exemplary mobility features as access ramps, disabled parking spaces, smooth and regular pavements, an absence of architectural barriers, height-reduced crossings and wide walkways.

This route adds even greater value to the city, adding to its claims to be an outstanding place to visit.



Bordeaux

BORDEAUX, PORT DE LA LUNE : LA MOBILITÉ AU SERVICE DE LA VALORISATION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN

DE LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY À LA TRAVERSÉE APAISÉE DU PONT DE PIERRE

Bordeaux, port de la Lune est inscrit sur la liste du patrimoine mondial comme ensemble urbain vivant depuis 2007. Ce site tient son nom de la forme en croissant du fleuve au bord duquel la ville s'est implantée il y a plus de 2000 ans. L'extension urbaine s'est développée sur la rive gauche alors que la rive droite, inondable est longtemps restée agreste.

Le périmètre de Bordeaux port de la Lune couvre 1810 ha à l'intérieur des boulevards du XIXe siècle en rive gauche et les berges en rive droite.

La construction du pont de pierre ouvert en 1822 a radicalement transformé Bordeaux. En effet elle a fermé la voie de communication fluviale qui reliait l'atlantique à la méditerranée par Bordeaux et le canal du midi et permis le développement de la rive droite qui a été industrialisée. La piétonisation du pont depuis 2018 est le résultat de l'avancée de la reconquête urbaine des friches industrielles, ferroviaires et portuaires délaissées après le déplacement du port en aval.

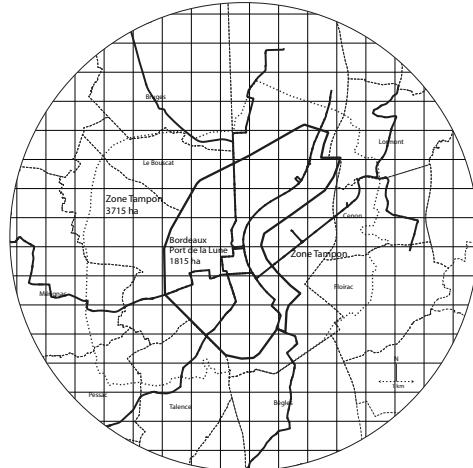
Le projet urbain engagé depuis 1995 par Alain Juppé est conduit par l'objectif de réduire les déséquilibres socio-économiques entre les deux rives en créant un nouvel axe de développement nord sud et en intégrant la rive droite au centre de l'agglomération.

La mise en œuvre du projet urbain s'est appuyé sur la mise en valeur de tous les patrimoines, sur la création de nouveaux franchissements et sur la mise en place d'un système de transports publics performants. Les quais de la Garonne ont été aménagés en promenade urbaine longeant la grande façade du XVIIIe et XIXe siècles qui ont fait l'objet de campagnes de ravalement obligatoire.

Le tramway relie les quartiers périphériques au centre-ville. Son alimentation par le sol permet d'éviter l'encombrement du paysage urbain par les poteaux et les câbles habituellement nécessaires. Son implantation s'est accompagnée d'un nouveau plan de circulation. La place de la voiture a été réduite drastiquement. Les espaces publics ont été requalifiés pour atteindre un meilleur partage de l'espace, 50% pour les véhicules motorisés et 50% pour les piétons, vélos et autres modes de déplacement.

Le centre historique est protégé de la circulation par un système à contrôle d'accès qui permet aux commerces d'être livrés et aux résidents d'accéder à leurs habitations. Des parkings souterrains ont été créés pour compenser les places de stationnement disparus lors des aménagements.

L'engouement pour le vélo des bordelais s'est développé et la Ville de Bordeaux a créé une maison du vélo pour accompagner le mouvement. On peut y emprunter un vélo pour une longue période. Une bicyclette a été installée dans le rez-de-chaussée d'un immeuble à l'occasion de sa réhabilitation complète. Les documents d'urbanisme ont été modifiés et portent désormais l'obligation de création de locaux vélo à l'intérieur des immeubles. Le développement de nouveaux modes de déplacement : auto partage, vélos et trottinettes en libre-service, est accompagné par la création d'emplacements dédiés par exemple.



Aujourd'hui la Garonne est de nouveau le centre de l'agglomération. La construction du pont Chaban Delmas et l'aménagement du parc aux Angéliques ont créé la possibilité d'une promenade autour de la Garonne. Celle-ci est très fréquentée par les coureurs, piétons et cyclistes.

Depuis 2018 l'interdiction de traversée du pont de pierre aux véhicules privés a encore davantage favorisé les circulations douces entre les deux rives. Pour y arriver il a fallu mener une expérimentation d'une année pour venir à bout des craintes des usagers de l'automobile dont les parcours habituels ont été modifiés.



BORDEAUX

La ciudad de Burdeos, conocida como el puerto de la Luna, se levantó hace más de 2000 años en la ribera izquierda del meandro del río Garona; figura desde 2007 en la lista de ciudades patrimonio de la humanidad. El proyecto urbano desarrollado desde 1995 por Alain Juppé tiene como objetivo reducir los desequilibrios socioeconómicos entre las dos riberas. Se han revalorizado todos los elementos patrimoniales, se han construido dos nuevos puentes y se ha implantado un sistema eficaz de transportes públicos. Los muelles del Garona se han convertido en paseo urbano que se continúa por la ribera derecha, de puente a puente. El tranvía conecta las zonas periféricas con el centro de la ciudad. Se ha reducido de forma notable (en un 50%) el número de vehículos, beneficiando así a modos menos agresivos de desplazamiento. Este dispositivo se ha visto reforzado mediante controles de acceso y la creación de aparcamientos. Destaca la creciente popularidad de la bicicleta. Tras un año de ensayo, en 2018 se prohibió el paso de vehículos privados por el puente de piedra.



BORDEAUX

Bordéus, porto de Lune, incluído na lista do património mundial desde 2007, localiza-se na margem esquerda do sinuoso rio Garonne há mais de 2000 anos.

O projeto urbano iniciado em 1995 por Alain Juppé consiste em reduzir os desequilíbrios socioeconómicos entre as duas margens do rio. Todos os patrimónios foram valorizados e implementaram-se dois novos cruzamentos, bem como um sistema de transporte público eficiente.

Os cais do rio Garonne foram convertidos num passeio urbano duma ponta à outra que curvam na margem direita. O elétrico liga os municípios periféricos com o centro da cidade. Os lugares de estacionamento foram reduzidos consideravelmente (50%), em favor duma melhor deslocação. Os controlos de acesso e os parques de estacionamento reforçaram este sistema. Surgiu um entusiasmo sem igual pelo uso de bicicletas. Foi necessário um ano de testes para fechar, em 2018, a travessia da ponte de pedra a veículos particulares.



BORDEAUX

Bordeaux, the “Port of the Moon”, declared a World Heritage Site in 2007, has existed on the left bank of a bend in the Garonne for over 2,000 years.

The urban project unveiled by Alain Juppé in 1995 involves reducing the socio-economic imbalances between the two sides of the river. All the city's heritage has been given due recognition, two new crossings inaugurated and an efficient public transport network created.

The banks of the Garonne have been turned into an urban promenade that runs back along the right bank, from bridge to bridge. The tram connects outlying communities to the city centre. Car-use has been significantly reduced (by 50%) in favour of eco-friendly transport. Restricted access and parking have reinforced this system. An unprecedented enthusiasm for cycling has emerged.

A year of trials led to private vehicles being banned from using the stone bridge in 2018.



Bruxelles

LA PIÉTONISATION DU CENTRE-VILLE JALON D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ

La zone piétonne du centre-ville de Bruxelles est le fruit de l'extension d'un espace semi-piéton qui couvrait déjà le cœur historique.

En 1990, la Ville de Bruxelles a décidé de libérer le centre-ville de l'encombrement des voitures. Cette décision succédait tardivement à celle qui, en 1972, avait eu pour objet de bannir le stationnement des voitures sur la Grand-Place et de réaménager en zone piétonne trois rues à proximité de la place (rue des Bouchers, Petite rue des Bouchers et rue des Dominicains).

La Grand-Place de Bruxelles a été inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en décembre 1998 et la zone qui l'entoure, communément dénommée Ilot Sacré, a été érigée en zone tampon.

Au début des années 2000, dans un souci d'homogénéisation, et compte tenu de l'importance touristique du centre historique, le principe de la création d'une zone « confort » a conduit à étudier le réaménagement de certaines rues aux abords de la Grand-Place.

Dans un premier temps, il s'agissait essentiellement de mise en zone 30 et de mesures en matière de contrôle du stationnement et des livraisons.

Le projet a progressé et, en 2008, la Ville a décidé de créer une zone piétonne. Des travaux de réaménagement des 14 voiries de l'Ilot Sacré ont été entamés en ce sens.

Ces travaux ont suscité le débat tant au niveau du statut à donner aux rues du centre historique qu'à celui des matériaux à mettre en œuvre en phase avec le patrimoine mondial.

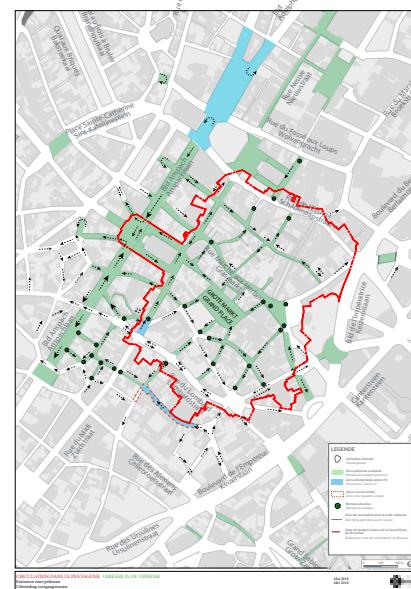
Les travaux de la zone piétonne ont été inspirés par une mise en œuvre traditionnelle à Bruxelles (rue pavées) mais ils ont été adaptés pour répondre aux exigences contemporaines de la mobilité (l'obligation d'assurer le confort, la commodité et la continuité du cheminement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes).

Les trottoirs ont été supprimés afin de traiter l'espace public de plain-pied. Des matériaux traditionnels ont été utilisés : les zones correspondant aux anciens trottoirs ont été réalisées en pavés platines de grès de Meuse, et la zone centrale de la voirie en pavés de porphyre oblongs sciés. Un filet en pierre bleue sépare les deux zones, faisant référence aux anciennes bordures de trottoirs en pierre bleue.

Suite à l'inventaire de l'état de conservation des rues du centre de Bruxelles - réalisé en 2013 par la Ville de Bruxelles - les trois rues piétonnes situées derrière la Grand-Place, Petite rue des Bouchers, rue des Bouchers et rue des Dominicains, ont été identifiées comme zone prioritaire d'intervention en raison de leur mauvais état de conservation. Le revêtement en briques de terre cuite existant depuis 1972, s'était dégradé au point de rendre le passage difficile tant la surface était devenue irrégulière.

Ce quartier voisin de la Grand-Place est caractérisé par un bâti très dense et des voiries vernaculaires hérités de sa structure médiévale. Ici, l'étude historique relative au revêtement de la voirie a présidé au choix des profils et matériaux à mettre en œuvre. Le réaménagement a permis de revenir à la typologie Ancien Régime des rues de Bruxelles qui se caractérisait par des voiries pavées de plain-pied, sans trottoirs, avec un filet d'eau central.

La zone piétonne autour de la Grand-Place et dans le centre s'est encore élargie depuis juin 2015. Cette zone est passée de 28 à 50 hectares et englobe désormais une grande partie d'un des principaux axes du centre-ville : le boulevard Anspach.





BRUXELLES

La zona peatonal del centro de la ciudad de Bruselas es fruto de la expansión de un espacio semipeatonal que ya abarcaba el corazón del casco histórico.

En 1990, el Ayuntamiento de Bruselas decidió liberar el centro urbano de la congestión del tráfico.

Al comienzo del nuevo milenio, con la idea de crear una zona “cómoda”, se estudió la remodelación de algunas calles en las inmediaciones de la Grand-Place. El proyecto se fue desarrollando y en 2008 el Ayuntamiento decidió crear una zona peatonal.

Las obras suscitaron cierto debate respecto al estatus del que debían gozar las calles del casco histórico, y también respecto a los materiales a utilizar. Contribuyeron al debate una serie de estudios históricos, que sirvieron para enriquecer el marco de la reflexión. Desde junio de 2015, esta zona peatonal alrededor de la Grand-Place y en el centro ha crecido de 28 a 50 hectáreas, y ahora abarca gran parte de uno de los principales ejes del centro urbano: el Boulevard Anspach.



BRUXELLES

A zona pedonal no centro de Bruxelas é o resultado da ampliação de um espaço semi-pedonal que já abrangia o centro histórico.

Em 1990, a cidade de Bruxelas decidiu acabar com o congestionamento automóvel no centro da cidade.

No início dos anos 2000, o princípio da criação de uma “zona de conforto” levou ao estudo da reorganização de certas ruas à volta da Grand-Place. O projeto avançou e em 2008 a cidade decidiu criar uma zona pedonal.

Estas obras suscitaron o debate sobre o estatuto a dar às ruas do centro histórico e os materiais a utilizar.

Vários estudos históricos contribuíram para enriquecer a reflexão.

Desde junho de 2015, a área pedonal em volta da Grand-Place e no centro cresceu de 28 para 50 hectares, abrangendo atualmente uma grande parte de um dos principais eixos do centro da cidade: a avenida Anspach.



BRUXELLES

The current pedestrian area in the center of Brussels is the result of the enlargement of a semipedestrian area that covered the historic centre.

In 1990, Brussels city hall decided to rid the city centre of traffic congestion.

In the early 2000s, the idea of creating a “confort zone” led to a study involving the reorganisation of the area around the Grand-Place. The project evolved and in 2008 the city hall decided to create a pedestrian area.

The work triggered a debate about the status of the streets in the historic centre and the materials that ought to be used.

This debate was informed by historical studies, which have provided considerable food for thought.

Since June 2015, the pedestrian area around the Grand-Place and the city centre has expanded from 28 to 50 hectares and now encompasses a large part of one of the city's main axes: the Anspach boulevard.



Cidade Velha

MOBILIDADE E PATRIMÓNIO NA CIDADE VELHA: BOAS PRÁTICAS

INTRODUÇÃO

Toda e qualquer atividade humana, está ligada à Mobilidade, que mais não é do que a facilidade e rapidez em se deslocar dentro duma localidade. Daí a necessidade de políticas, em prol da melhoria da circulação de pessoas e bens, além doutros aspetos ligados à acessibilidade, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo. A proposta de intervenção visa requalificação urbana e arranjo exterior no bairro de São Sebastião, vulgarmente designada “RUA SÉ”, com traços e arquitetura vernacular, ruas mistas, para dinamizar o espaço e proporcionar qualidade de vida para as pessoas.

ESTADO ATUAL

A rua encontra-se em mau estado de conservação, com acessibilidade deficiente, devido a pouca intervenção ao longo dos tempos, degraus intransponíveis, pouca arborização.

OBJETIVO

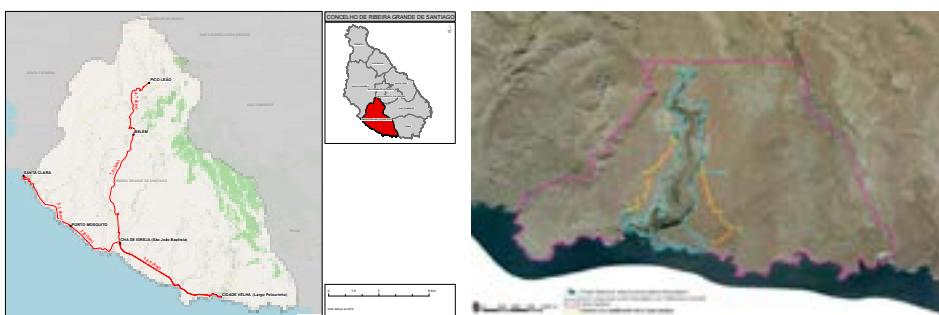
Requalificação e arranjo exterior da “Rua Sé à Rua Misericórdia”, recuperando costumes e hábitos doutrina, criando itinerário histórico para a cultura, e mais uma oferta turística. Serão contempladas, ações como pavimentação de vias, passeios, iluminação pública mais adequada á época, criação de espaços de lazer e convívio público, vias pedonais, criação de espaços verdes, bem como, melhoria no tratamento das águas pluviais.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A solução apresentada é fruto da análise dos condicionantes impostos pelo uso específico a que se pretende, a topografia e o clima do local de implantação, a vivência das pessoas e de como eles apropriam os espaços as suas necessidades. Uma vez em que qualquer obra de requalificação urbana, o impacto é sempre na melhoria de condições de vida das pessoas, buscou-se uma solução arquitetónica que vai ao encontro destes objetivos. A interligação dos arranjos exteriores com as atividades económicas de modo a ter renda para as famílias, introdução de meios de circulação rampas e escadarias de acessos, introdução de mobiliários urbanos modernos que cumprem os requisitos pré - estabelecidos para o sítio histórico.

SISTEMA CONSTRUTIVO

Toda e qualquer informação contida neste projeto de requalificação urbana que inclua aspetos relacionados com a estabilidade e infraestruturas, não deverão ser interpretados como uma solução perentória, mas sim, como indicação da forma como se prevê a relação entre soluções arquitetónicas e respetivas especialidades. Os materiais de construção utilizados são pensados em função do enquadramento com a arquitetura local exercida, estética e funcionalidade, criando uma harmonia com base na pedra. As vias de rodagem terão larguras variáveis e serão em calceta regular de pedra basáltica, assim como os passeios, amarrados com lances de betão nas suas extensões. Já as vias pedonais, além de, também, terem uma calceta regular, terão, ainda, pedras em banca, compondo desenhos quadrangulares no pavimento nas suas extensões. Os muros e alvenarias serão feitas de pedra com larguras variadas entre 40cm e 60cm, com topo e arrestas revestidas com argamassa. As jardineiras e os bancos da via pedonal serão concebidos em betão com revestimento em argamassa e finalização na cor branca, sendo que os bancos terão arremate e acabamento em madeira como forma de criar conforto do seu uso no dia a dia.





CIDADE VELHA

La movilidad persigue la circulación, accesibilidad, desarrollo urbano, uso y ocupación del suelo, el derecho a ir y venir, la calidad de vida. La intervención en la RUA SÉ, en Cidade Velha, que presenta características de arquitectura autóctona y calles mixtas, con accesibilidad deficiente, escalones intransitables y arborización desalineada, recuperando hábitos y costumbres antiguas, así como el itinerario histórico y patrimonial, busca la diversificación turística y la calidad de vida. Está previsto pavimentar calles y aceras, dotar de iluminación pública, espacios de ocio y comunes, calles peatonales, creación de espacios verdes urbanos, arreglos exteriores, comercio local para incrementar la renta familiar, circulación con rampas y escalinatas de acceso, mobiliarios y equipamientos que cumplan requisitos de lugar histórico, sin olvidar los materiales de construcción con estética y funcionalidad, con base en la piedra basáltica local.

En resumen: La movilidad es fundamental para cualquier actividad humana, condicionando la calidad de vida, disminuyendo conflictos entre el conjunto histórico y la población.



CIDADE VELHA

La mobilité conjugue circulation, accessibilité, développement urbain, utilisation et occupation des sols, droit d'aller et venir et qualité de vie. L'intervention de RUA SÉ, à Cidade Velha, où des parties d'architecture traditionnelle côtoient des rues mixtes, avec des problèmes d'accès, marches insurmontables et arbres non alignés, a consisté à récupérer d'anciennes coutumes dans un itinéraire historique et patrimonial, afin de diversifier le tourisme et d'accroître la qualité de vie. L'intervention prévoit : pavement de chaussées et trottoirs, éclairage public, espaces de loisirs et cohabitation, voies piétonnes, espaces verts, aménagements extérieur, commerce local pour augmenter le revenu des foyers, rampes et escaliers pour améliorer la circulation, mobiliers et équipements conformes aux exigences du site historique, et des matériaux de construction en pierre basaltique locale, alliant esthétique et fonctionnalité.

En résumé : la mobilité est essentielle à toute activité humaine, conditionnant la qualité de vie et réduisant les conflits site historique/population.



CIDADE VELHA

Mobility involves circulation, accessibility, urban development, land-use and occupation, the right to come and go and quality of life. The aim of the Rua Sé initiative in Cidade Velha – where there are remnants of vernacular architecture and a diversity of streets characterised by inadequate access, impassable steps and ill-sited trees – is the restoration of former habits and customs and the creation of a historical heritage route aiding tourist diversification and quality of life. There will be restoration of roads, pavements, streetlighting, leisure and social spaces, pedestrian walkways, the creation of green spaces, outdoor amenities, local shops for higher-income families, access ramps and steps, street furniture appropriate to the historical setting, and not forgetting attractive and functional building materials based on the local basalt.

In short, mobility is fundamental to any human activity, determining quality of life and easing tensions between residents and their historical setting.



Córdoba

La ciudad de Córdoba presenta una intervención de “urbanismo táctico” que se llevará a cabo en los próximos meses, cuyo objetivo es conseguir un importante impacto en la movilidad con un reducido presupuesto.

El proyecto se desarrollará en la Ronda de Isasa, viario que formaliza el encuentro entre el ámbito de la ciudad declarada Patrimonio Mundial y el río Guadalquivir, entre la Cruz del Rastro y la Puerta del Puente.

El paseo de la “Ribera”, también llamado “Paseo del Río”, era una de las zonas más dinámicas del casco histórico desde mediados del siglo XVI, caracterizado por una extensa plantación de álamos. Con la llegada del tráfico motorizado, el “Paseo” fue transformado en la principal arteria vial de la ciudad, la carretera nacional IV, de vital importancia en la comunicación N-S del país, uso que se mantendría hasta el final del siglo XX. En ese momento, ese viario se realizó al margen de otras consideraciones histórico-patrimoniales.

Durante las últimas décadas, con un enfoque centrado en el carácter patrimonial, se ha trabajado en la limitación del tráfico rodado en los conjuntos históricos recualificando el paisaje urbano. Estos proyectos de remodelación han requerido grandes inversiones y una ejecución faseada en el tiempo.

El contacto del conjunto histórico con el río fue remodelado en los años 90 gracias a un programa europeo (Plan Urban), mejorando considerablemente tratamiento urbano, reduciendo los cuatro carriles de tráfico existentes en dos, ampliando los acerados, incorporando el carril bici, potenciando el arbolado y el tratamiento tradicional del pavimento. No obstante, en la actualidad esta formalización física de la vía, en doble plataforma, acerado, aparcamientos en línea y calzada asfaltada, no se adecua a la imagen urbana y a la cualificación espacial que determina el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba (2003), con una clara vocación peatonal, de estancia y ocio.

Debido a limitaciones presupuestarias y aplicando criterios sostenibles (la urbanización actual se encuentra en buen estado) se proponen una serie de intervenciones en el espacio público de bajo coste, pero que mejoran las condiciones de accesibilidad y de preferencia peatonal. Se proyecta la ampliación del acerado de las viviendas suprimiendo el aparcamiento, y se potencia el uso semipeatonal del viario con la incorporación de nuevos elementos gráficos sobre el asfalto. Se eliminan las barreras arquitectónicas existentes, y se invierte la preferencia de tráfico rodado a tráfico peatonal, adaptando la Ronda al papel de paseo urbano. También se mejora la dotación del mobiliario con la incorporación de nuevos bancos y de amarraderos para bicicletas. Paralelamente a las actuaciones físicas previstas se llevarán a cabo medidas para el calmado del tráfico, limitando la velocidad de los vehículos de transporte público y de los autorizados para acceso a sus garajes.

La intervención pictórica en la calzada se realizará bajo la coordinación de un artista plástico, usando el pavimento como un gran lienzo, los dibujos además, enriquecerán culturalmente el espacio público.

El proyecto tiene un carácter provisional, ya que en el futuro se prevé la remodelación completa, siguiendo los criterios ya desarrollados en el entorno de la Puerta del Puente, con una sección en plataforma única con enlosados y adoquinados de piedra natural, una actuación que conllevará una considerable inversión.



SECCIÓN ACTUAL RONDA DE ISASA



SECCIÓN PROPUESTA RONDA DE ISASA



DETALLE PLANTA ACTUAL RONDA DE ISASA



DETALLE PLANTA PROPUESTA RONDA DE ISASA



CÓRDOBA

La ville de Cordoue présente une intervention d'« urbanisme tactique » qui sera mise en œuvre au cours des mois à venir et dont l'objectif est d'obtenir un impact élevé en matière de mobilité avec un budget réduit.

Le projet sera exécuté sur la Ronda de Isasa, la voie qui assure la connexion entre la ville classée au Patrimoine mondial et le fleuve Guadalquivir, allant de la Cruz del Rastro à la Puerta del Puente.

Cette proposition consiste à améliorer l'espace libre par le biais des mesures suivantes : une intervention picturale sur la chaussée pour transformer la voie de circulation en une voie semi-piétonne compatible avec le transport public, l'agrandissement du trottoir des logements et la suppression des stationnements existants, l'élimination de barrières architecturales et l'amélioration du mobilier urbain.

Parallèlement aux interventions matérielles, des mesures seront prises pour modérer la circulation grâce à la limitation de vitesse des véhicules.

CÓRDOBA

A cidade de Córdoba apresenta uma intervenção do “urbanismo tático” que irá decorrer nos próximos meses, cujo objetivo é obter um impacto significativo na mobilidade com um orçamento reduzido.

O projeto será desenvolvido na Ronda de Isasa, uma rua que concretiza o encontro entre a área da cidade declarada Património Mundial e o rio Guadalquivir, entre a Cruz del Rastro e a Puerta del Puente.

A proposta consiste no melhoramento ambiental do espaço livre, realizando as seguintes ações: uma intervenção pictórica na calçada que transformará a faixa de rodagem numa via semi-pedonal compatível com o transporte público, a expansão das calçadas das moradias suprimindo o estacionamento existente, a remoção das barreiras arquitetónicas e uma maior dotação do mobiliário urbano.

Paralelamente às ações físicas previstas, serão tomadas medidas para a diminuição do tráfego, limitando a velocidade dos veículos.

CÓRDOBA

The city of Córdoba presents a “tactical planning” initiative, to be carried out in the coming months, which aims to have a major impact on mobility for limited expenditure.

The project will take place in the Ronda de Isasa, a road that marks the meeting point between the part of the city designated as a World Heritage Site and the Guadalquivir river, between Cruz del Rastro and the Puerta del Puente.

The proposal consists of enhancing the public space by carrying out the following upgrades: a pictorial intervention in the roadway that will transform the highway into a semi-pedestrianised space compatible with public transport, the widening of pavements by eliminating the existing parking, getting rid of architectural barriers and better provision of street furniture.

In addition to the planned physical initiatives, traffic calming measures will be introduced to restrict the speed of vehicles.



Cuenca

ANTECEDENTES

El Casco Histórico de la Ciudad de Cuenca, dado su diseño urbano y su orografía (desde la parte baja -Paseo del Huecar- hasta la Plaza Mayor hay diferencias de cota de 80 metros, y al Barrio del Castillo unos 100 metros), constituye un reto para las actuales necesidades de movilidad y de accesibilidad (dos aspectos que en esta ciudad se enlazan y a los que hay que buscar soluciones conjuntas), para residentes y visitantes.

ACTUALIDAD

Ante la necesidad de dar soluciones a la movilidad/accesibilidad, el Plan Especial de Ordenación Mejora y Protección del Casco Antiguo de Cuenca y sus Hoces, se elaboró no solamente como un documento urbanístico donde se recogen unas ordenanzas y normas de protección, siendo el documento de referencia y de gestión de su ámbito, con propuestas de mejora (muchas de ellas ejecutadas, otras pendientes de ejecución, y algunas desechadas dada la evolución de la ciudad) disponiendo de una memoria muy completa, realizando un estudio de la accesibilidad y movilidad en Casco Antiguo, y elaborando una serie de propuestas para mejorar la red viaria y los itinerarios peatonales, junto con el tráfico existente, el transporte público y los aparcamientos.

Las propuestas se dirigen a reordenar el funcionamiento de las diversas redes de transporte en las calles del casco, así como establecer las dotaciones de aparcamientos por zonas (el análisis del uso adecuado del espacio público ligado a las diversas actividades/usos, es una de las propuestas de mayor calado).

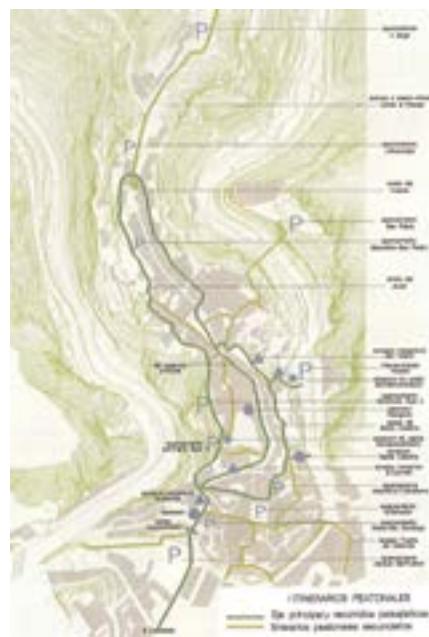
La potenciación de una red peatonal, con el análisis de usos de los diversos espacios públicos, determina el funcionamiento de la movilidad y de las actividades dentro del Casco Histórico, modificando el diseño de algunas calles, y controlando los accesos de tráfico rodado.

Desde su aprobación en el 2002, muchas de las propuestas se han realizado, modificado o reajustado, como la ejecución de aparcamientos en superficie destinados exclusivamente para residentes (creación de zona verde), o edificios dedicados a uso exclusivo de residentes como son Matadero Viejo y Santo Domingo; la implantación y reserva de plazas de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida; la creación de aparcamientos públicos, tanto en el interior del Casco como disusarios en el entorno próximo a los accesos principales; la creación de aparcamientos exclusivos para vehículos de dos ruedas; y fundamentalmente la recuperación del espacio público para el peatón, siendo un ejemplo el propio centro de encuentro y comunicación del Casco Histórico como es la Plaza Mayor, pero también espacios como Plaza de Ronda, Plaza de Obispo Valero o el Paseo del Huecar.

La relación entre lo edificado y la naturaleza se fusionan de forma tan natural en la Ciudad de Cuenca que es complicado poder determinar dónde acaba lo natural y dónde empieza lo edificado. Muchos de los trayectos peatonales urbanos tienen continuidad en senderos y caminos que recorren las Hoces de los ríos Júcar y Huecar que abrazan al Casco Histórico. Un ejemplo son las rutas peatonales denominadas "Flor de senderos", que recorren el patrimonio natural e histórico de Cuenca, siendo una buena forma de descubrir la ciudad a través de rutas naturales.

FUTURO

Este documento, hoy en día debe seguir siendo la base de generación de ideas y soluciones. Actualmente la ciudad se encuentra en la necesidad de acometer soluciones a los problemas de movilidad/accesibilidad que no se han resuelto, tratando de reforzar el proceso de recuperación demográfica, y resolviendo los problemas de movilidad de los visitantes, fundamentalmente con implantación del uso de tecnologías que ayuden a salvar la orografía de la ciudad, de una manera sostenible, garantizando la accesibilidad a todos los usuarios, favoreciendo un desarrollo equilibrado de todos los medios de transporte y optimizando el uso de los espacios urbanos, sin olvidar que debemos garantizar la protección del patrimonio natural y edificado de la ciudad, así como el Valor Universal Excepcional de "La Ciudad Histórica Amurallada de Cuenca" por el que fue declarada Patrimonio Mundial en 1996.



CUENCA

L'aménagement urbain est de plus en plus important, de même que la relation qui existe entre les bâtiments et les activités menées dans l'espace public, afin que l'aménagement et les activités elles-mêmes soient compatibles avec la circulation des résidents et des visiteurs.

L'analyse de l'utilisation de l'espace urbain en tant qu'élément de communication, de mobilité et d'accessibilité dans une ville qui a été précisément conçue au détriment de l'accessibilité constitue en soi un défi qui s'ajoute aux changements majeurs dans notre façon de nous déplacer ou de visiter nos villes.

De par son relief, sa conception urbaine et la relation qui existe entre les bâtiments et l'environnement naturel, le centre historique de la ville de Cuenca est confronté à un défi lorsqu'il s'agit de modéliser les formes de mobilité en intégrant les concepts de MOBILITÉ ET DE DURABILITÉ dans la planification et la gestion de nos villes classées au Patrimoine mondial.

CUENCA

Cada vez é mais importante o desenho urbano e a relação que existe entre o espaço edificado e as atividades que se desenvolvem no espaço público, visando que, tanto o desenho como as próprias atividades desenvolvidas, sejam amigáveis para os moradores e visitantes.

A análise do uso do espaço urbano como elemento de comunicação, mobilidade e acessibilidade numa cidade que foi projetada especificamente para ser inacessível, é em si um desafio que se soma às mudanças importantes na forma de deslocação ou de visitar as nossas cidades.

O Centro Histórico da cidade de Cuenca, pela sua orografia, pelo seu projeto urbano, pela relação entre o construído e o natural, constitui um desafio no momento de traçar as formas de mobilidade, incorporando os conceitos de MOBILIDADE E SUSTENTABILIDADE na planificação e gestão da nossas Cidades declaradas Património Mundial.

CUENCA

Urban design and the relationship between buildings and the activities conducted in public spaces are becoming ever more important as a means of ensuring that both the design and the activities that take place find favour with residents and visitors.

Analysing how urban space can be used as a means of communication, mobility and accessibility in a city that was designed precisely so it could not be accessible represents a challenge in itself, coming on top of major changes in ways of getting around and ways of visiting cities.

Owing to its topography, its urban layout and the relationship that exists between the built and the natural, Cuenca's historic old town constitutes a challenge in terms of modelling modes of mobility, requiring the incorporation of the concepts of MOBILITY AND SUSTAINABILITY into the planning and management of our World Heritage cities.



PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO DE LA CIUDAD

Implantación nuevo modelo de movilidad más sostenible en la ciudad patrimonial y recuperación del valor urbano e histórico del corazón urbano a través de la eliminación del tráfico rodado y la creación de un espacio accesible e integrado en la arquitectura histórica de la zona.

El proyecto ha consistido en la remodelación completa de un espacio de 17.000 metros cuadrados del centro de la ciudad ubicado en pleno núcleo histórico, lo que fueron los salones cívicos ibicencos hasta los años setenta, al pie de la muralla renacentista incluida en la declaración de Patrimonio Mundial. La peatonalización de calles, plazas y paseos ha permitido dar protagonismo a los espacios públicos, a las fachadas históricas y especialmente dignificar el monumento a cuyos pies, hasta antes de la intervención, aparcaban vehículos privados ocupando gran parte del espacio pudiendo ahora ser contemplado en su máximo esplendor.

La actuación más importante ha consistido en la supresión de los viales rodados existentes y la peatonalización de fachada a fachada del Paseo, creando una plataforma única de uso peatonal donde se han suprimido las barreras arquitectónicas existentes con acceso exclusivo para vehículos autorizados en zonas concretas y con restricciones horarias. El pavimento utilizado, que reinterpreta los antiguos pavimentos, es de hormigón árido visto en distintas tonalidades, para diferenciar zonas y el espacio de ocupación de la vía pública, delimitado con un suelo adoquinado.

La eliminación del tráfico rodado y la restricción a vehículos autorizados en las zonas adyacentes ha supuesto una significativa disminución de la presión y polución que tienen que soportar las murallas y el núcleo histórico de la ciudad a lo que hay que sumar la limpieza visual que permiten ahora admirar el valor y grandeza de la muralla. Esto permite a la ciudadanía adquirir una mayor conciencia del Patrimonio con el que conviven, lo que es la mejor garantía para la conservación del mismo.

En paralelo se ha conseguido optimizar y ordenar el espacio público, posibilitando un uso común y democrático del mismo. La ocupación de la vía pública que se permite a establecimientos de ocio, bares y restaurantes ha quedado alejada de las fachadas y se ha implantado una normativa estética común, de tal manera que el impacto visual de estos negocios no robe protagonismo a los elementos patrimoniales de la zona. Por otro lado se han preservado los elementos vegetales destacados eliminando los ornamentos superfluos y se ha incrementando el arbolado como apuesta firme por una ciudad más sostenible.

La iluminación LED del paseo se realiza mediante fuente de energías renovables alimentada a través de un arbol solar instalado en la zona.

El proyecto ha dotado estos espacios de capacidad de articulación urbana, conectando peatonalmente dos polos vitales, el puerto y el casco amurallado, en una sucesión de espacios ligados diagonalmente mejorando la accesibilidad y revitalizando el sector más inaccesible de la ciudad antigua.

CREACIÓN DE UN NUEVO SISTEMA DE CONTROL DE ACCESO DE VEHICULOS CON CÁMARAS

Ligado al proyecto anterior se ha creado un control de acceso de vehículos con cámaras al objeto de dignificar el acceso al casco amurallado y recuperar el valor cívico-histórico del corazón urbano de Eivissa. **OBJETIVOS:** mayor valor urbanístico y social de estos espacios, pacificación del tráfico y disminución contaminación atmosférica y acústica.

Se trata de un sistema de autorización de paso de vehículos mediante lectura e identificación de matrícula. Hay dos controles de acceso a la zona.

El primer acceso funciona como filtro para los vehículos autorizados a acceder al barrio de la Marina y Dalt Vila y el segundo es el filtro para los autorizados a acceder a Dalt Vila. Además se dispone en el entorno de cada acceso de entrada de un controlador de acceso de salida automática de la zona restringida.

El sistema toman imágenes en el momento que la cámara de digitalización identifica la presencia de un vehículo en las cercanías del control de acceso y se dispone a acceder a zona restringida. Si el vehículo no está autorizado a pasar deberá seguir por la vía de escape, en caso contrario será sancionado.

Se trata de un sistema de control con doble modo de funcionamiento: Modo barrera física (con bolardos eléctricos) modo sin barrera física (con el bolardo bajado y semáforos).

En proceso: modificación de la actual ordenanza de circulación al objeto de regular de manera más específica el acceso a las zonas restringidas.

EIVISSA

1.- PIÉTONNISATION DU CENTRE-VILLE

Réaménagement du centre-ville, au cœur du quartier historique, au pied des remparts Renaissance figurant dans la déclaration du Patrimoine mondial. Dotation d'espaces ayant une capacité d'articulation urbaine grâce à la liaison piétonne entre deux pôles vitaux, le port et le quartier fortifié, dans une succession d'espaces reliés diagonalement afin d'améliorer l'accessibilité et de revitaliser le secteur le plus inaccessible de la vieille ville. Les voies de circulation existantes ont été supprimées et le Paseo a été entièrement piétonnisé, constituant une plateforme piétonne unique avec l'élimination des barrières architecturales existantes et des restrictions d'accès, afin de valoriser les espaces publics et les façades historiques tout en valorisant le monument et en permettant de le contempler dans toute sa splendeur, garantissant ainsi sa conservation.

2.- CRÉATION D'UN NOUVEAU SYSTÈME DE CONTRÔLE D'ACCÈS AVEC CAMÉRAS DE SURVEILLANCE

Lié au projet précédent : contrôle d'accès de véhicules afin de rationaliser l'accès au quartier fortifié et de récupérer la valeur civique et historique du centre-ville d'Ibiza.

EIVISSA

1.- HABILITAÇÃO DE ÁREAS PEDONAIOS DO CENTRO DA CIDADE.

Remodelação do centro da cidade em pleno núcleo histórico junto à muralha renascentista incluída na declaração de Património Mundial. Dotação de espaços com capacidade de articulação urbana, conectando duas áreas vitais com um passeio pedonal; o porto e o centro amuralhado, numa sucessão de espaços ligados diagonalmente melhorando a acessibilidade e revitalizando o sector mais inacessível da cidade antiga. Foram suprimidas as faixas de rodagem existentes e o Passeio foi transformado em área de pedonais de fachada a fachada, criando uma plataforma única de uso pedonal com supressão das barreiras arquitetónicas existentes e com acesso restringido, o que permitiu dar protagonismo aos espaços públicos, às fachadas históricas e dignificar o monumento que pode contemplar-se no seu máximo esplendor, uma garantia para a conservação do mesmo.

2.- CRIAÇÃO DE UM NOVO SISTEMA DE CONTROLO DE ACESSO COM CÂMARAS.

Ligado ao projeto anterior: controlo de acesso de veículos a fim de dignificar o acesso ao centro fortificado e recuperar o valor cívico-histórico do coração urbano de Eivissa.

EIVISSA

1.- PEDESTRIANISATION OF THE CITY CENTRE.

Remodelling the city centre at the heart of the historic old town, flanked by the Renaissance-era wall listed in the World Heritage Site declaration. This involved providing spaces capable of connecting distinct parts, with a pedestrianised link between two vital nuclei, the port and the walled centre, in a succession of diagonally-linked spaces, improving accessibility and revitalising the most inaccessible part of the old town. Existing roadways have been closed to traffic and the Paseo has been pedestrianised across its entire width, creating a unique route for the use of pedestrians, with access restricted the and architectural barriers removed; this has restored public spaces and facades to centre stage and allowed monuments to be viewed in their full splendour, ensuring their preservation for future generations.

2.- CREATION OF A NEW ACCESS-CONTROL SYSTEM WITH CAMERAS. LINKED TO THE above project:

Controlling vehicular access in order to enhance the walled centre and restore civic pride to the heart of Eivissa.



A cidade-quartel fronteiriça de Elvas e as suas fortificações é classificada como Património Mundial da UNESCO desde 30 junho de 2012. A classificação inclui um conjunto de Bens como, o Aqueduto da Amoreira (Séc. XVI-XVII), o Forte da Santa Luzia (Séc. XVII), o Forte da Graça (Séc. XVIII), os Fortins de São Mamede, São Pedro e da Piedade (Séc. XIX) e as muralhas abaluartadas do séc. XVII que envolvem e definem o Centro Histórico.

O Centro Histórico de Elvas implementa-se numa geografia urbana peculiar de colina, com especificidades próprias lhe conferem singularidade. Apresenta-se como um elemento fundamental para a história da cidade pois possui uma estrutura densa e compacta, resultante dos vários séculos de vivências. Consequentemente, alguns dos seus espaços públicos apresentam várias limitações no que toca a condições de acessibilidade e mobilidade, quer pela tipologia dos espaços, traçado irregular, estreitamento das ruas e pavimentos utilizados, quer pela circulação/estacionamento automóvel.

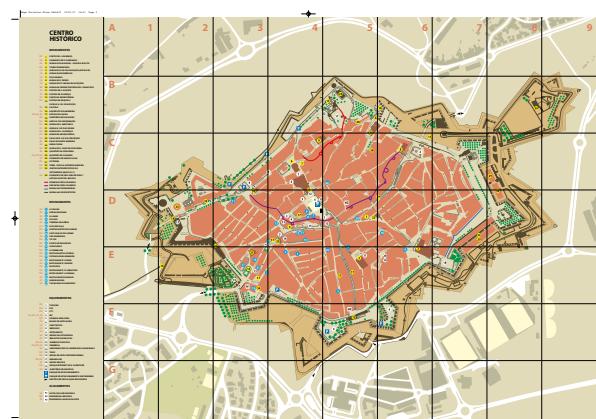
Salientamos neste texto um conjunto de obras de requalificação urbana que se realizaram durante o ano de 2019, na zona Norte do Centro Histórico, num eixo de ligação entre uma das portas de entrada na cidade e o Castelo, para melhoramento das acessibilidades e mobilidades tornando esta área mais apelativa e convidativa, atraindo e gerando o mais variado tipo de vivências. Os projetos desenvolvidos enquadraram-se no Plano de Pormenor e de Salvaguarda do Centro Histórico de Elvas (PPSCHE).

1.Requalificação da Parada do Castelo: possibilitou a requalificação de um espaço que se encontrava degradado, utilizado como parque de estacionamento, impossibilitando a circulação pedestre para pessoas com mobilidade reduzida. A supressão do estacionamento e a criação de uma área de lazer e contemplação do Forte da Graça (um dos bens patrimoniais integrado na classificação da UNESCO), permitiu que as acessibilidades do espaço ficassem mais projetadas para a circulação turística e dos próprios autóctones.

2.Requalificação do espaço público na Faceira da Cisterna: permitiu dotar a cidade de uma artéria, até então entupida pela existência de edifícios devolutos que se desenquadram da paisagem histórica protegida, que dificultavam o acesso de diversos tipos de veículos a áreas de interesse histórico, cultural e económico localizadas na parte alta do centro histórico. A requalificação permitiu prover esta zona de um trajeto fluído, até então bloqueado ao percurso turístico de autocarros, proporcionando ao visitante, uma ligação simples e direta a um conjunto de monumentos como a Cisterna Militar do século XVII, o Castelo e a Cerca Islâmica.

3.Obras de requalificação na Avenida 14 de Janeiro e nos Baluartes do Trem e do Príncipe: permitiram a regeneração do espaço pedonal e uma maior organização espacial. Consegiu-se uma melhoria pedonal e viária aumentando a fluidez de ligação com outros locais urbanos. Reduziu-se a presença de automóveis estacionados, devolvendo amplitude de vistas e maior facilidade de circulação e acessibilidade às diferentes zonas e edifícios histórico-culturais. O alargamento da Av. 14 de Janeiro possibilitou o acesso aos autocarros e a criação de percursos alternativos por via automóvel e pedonal.

Os projetos desenvolvidos centraram-se na qualificação e hierarquização do espaço nas suas funções de circulação viária e pedonal, na resolução de desníveis altimétricos, na requalificação de pavimentos e de iluminação, na promoção da qualidade ambiental, paisagística e urbanística e na criação e organização de parques de estacionamento direcionados a turistas e à população residente, com acesso privilegiado para moradores, proporcionando a leitura espacial, a visualização e fruição dos monumentos arquitetónicos envolventes e um complemento face às unidades hoteleiras e restauração. De um modo global estes projetos visam a reabilitação dos espaços com o propósito de criar um ambiente urbano mais qualificado, proporcionando uma melhoria em termos estéticos-sensoriais dada a presença do enquadramento paisagístico dos bens patrimoniais.





ELVAS

Destacamos en este texto un conjunto de obras de recalificación urbana que se realizaron durante el año 2019 en la zona Norte del Centro Histórico de Elvas, en un eje de conexión entre una de las puertas de entrada en la ciudad y el Castillo, para mejorar las accesibilidades y movilidades, haciendo esta área más llamativa e interesante, atrayendo y generando un escenario para variadas experiencias. Los proyectos desarrollados se engloban en el Plan de Detalle y de Salvaguarda del Centro Histórico de Elvas (PPSCHE). De forma general, estos proyectos buscan la rehabilitación de los espacios con el propósito de crear un ambiente urbano más cualificado, proporcionando también una mejora estético-sensorial que aporta el entorno paisajístico de los bienes patrimoniales ubicados en esta zona.



ELVAS

Nous mettons l'accent dans ce texte sur un ensemble de travaux de réaménagement urbain réalisés en 2019 dans la partie nord du centre historique d'Elvas, sur l'axe reliant l'une des portes d'entrée de la ville et le château, afin d'améliorer l'accessibilité et la mobilité en rendant ce quartier plus attrayant et convivial, facilitant ainsi le déroulement d'un large éventail d'activités. Les projets mis en œuvre d'inscrivent dans le cadre du Plan détaillé de sauvegarde du centre historique d'Elvas (PPSCHE). Globalement, ces projets visent à réhabiliter des espaces afin de créer un environnement urbain plus propice tout en favorisant une amélioration en termes esthétiques et sensoriels, compte tenu du cadre paysager des biens patrimoniaux situés dans cette zone.



ELVAS

We would like to highlight a series of restoration projects that were carried out in 2019 in the northern district of the historic centre of Elvas, in the area connecting one of the city gateways to the castle. The aim was to improve accessibility and mobility, making this area more appealing and inviting, attracting and generating a wide range of experiences. The projects undertaken are part of the Elvas Historical Centre Detailed Plan (PPSCHE). In general terms, these projects aim at the rehabilitation of spaces in order to create a higher quality of urban environment, also providing an enhancement in aesthetic terms, given the way the urban landscape frames the heritage located in this area.



Évora

TURISMO PARA TODOS

Investir na acessibilidade para tornar Évora uma cidade mais inclusiva é este o principal objetivo do projeto “Évora – Turismo para Todos”, candidatado pelo Município ao Programa Valorizar do Turismo de Portugal, aprovado no início de 2019 com um investimento superior a 145 mil euros. Esta intervenção pretende garantir a todos os cidadãos e visitantes a liberdade e a autonomia de usufruir, experimentar, saborear e vivenciar o património material e imaterial, classificado Património Mundial pela UNESCO, através da criação de um percurso inclusivo abrangendo a maioria das atrações turísticas do Centro Histórico.

CARACTERIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE ÉVORA

A cidade antiga caracteriza-se pela irregularidade morfológica e topográfica, pela ausência de planeamento rigoroso e de geometrias exatas, por espaços públicos relativamente exíguos. A proliferação de barreiras e descontinuidades espaciais, desniveis, soleiras, degraus, escadas e declives acentuados e a irregularidade das calçadas, faz deste núcleo urbano antigo uma zona sensível e problemática em termos de barreiras arquitetónicas e urbanísticas.

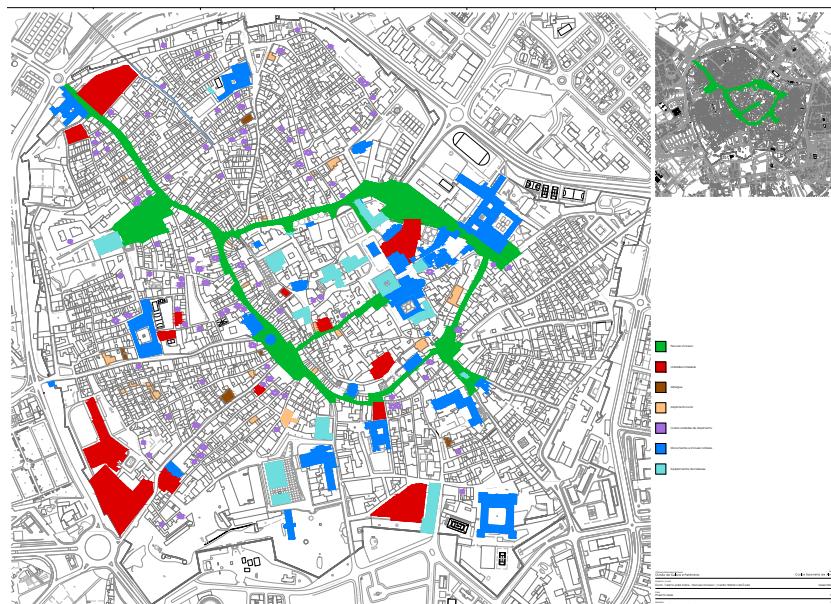
O Centro Histórico de Évora, pelas suas características e extensão, apresenta realidades diferenciadas em termos de acessibilidade. Com efeito, o eixo pedonal principal é em grande parte de nível, permitindo a definição de percursos contínuos acessíveis. O núcleo urbano central apresenta declives mais acentuados, o mesmo acontecendo com algumas das principais artérias do centro histórico, como a Rua de Serpa Pinto, parte da Rua do Raimundo, a Rua Nova, a Rua Miguel Bombarda. As inclinações menos pronunciadas estão presentes na proximidade da periferia intramuros. Muitas artérias não têm passeio, ou estes têm dimensões insuficientes; a irregularidade dos revestimentos dos pavimentos dificulta a mobilidade, as passadeiras para peões e os lancis não são tradicionalmente rampeados.

INTERVENÇÕES

A delimitação da área de intervenção foi antecedida do projeto “Espevitar Mentes” efetuado pelo Município com a colaboração de várias associações e entidades da área social, permitindo fazer um levantamento das condições existentes e das necessidades das pessoas com mobilidade condicionada, para definição de uma estratégia global de intervenção.

Foi assim delineado um conjunto de intervenções que consistem, essencialmente, no nivelamento dos passeios de modo a torná-los contínuos, na execução de passadeiras niveladas com os mesmos e, no caso do Largo da Porta de Moura, a criação de uma plataforma que une a fonte henriquina do Séc. XVI à fachada da casa Cordovil, com o intuito de tornar a circulação mais confortável e aprazível para quem o visita. Através destas intervenções será possível construir um percurso acessível contínuo, com início no parque de estacionamento exterior à Muralha e que percorre as principais atrações do centro histórico.

No mapa em baixo assinalamos o percurso que irá ser objeto de intervenção.





ÉVORA

Invertir en la accesibilidad para conseguir que Évora sea una ciudad más inclusiva, es el principal objetivo del proyecto “Évora – Turismo para Todos”, que el Ayuntamiento ha presentado al Programa “Valorizar” de Turismo de Portugal, aprobado a principios de 2019, con una inversión superior a 145 mil euros. Esta intervención pretende garantizar a todos los ciudadanos y visitantes la libertad y la autonomía de disfrutar del patrimonio material e inmaterial declarado como Patrimonio Mundial por la UNESCO, a través de la creación de un recorrido inclusivo que abarque la mayoría de las atracciones turísticas del Centro Histórico. Se han proyectado un conjunto de intervenciones que consisten, esencialmente, en nivelar las aceras para hacerlas continuas y en la ejecución de pasos de cebra nivelados con las mismas. En el caso del Largo da Porta de Moura, se prevé la creación de una plataforma que une la fuente Henriqueina del s. XVI con la fachada de la casa Cordovil, con el propósito de que la circulación sea más cómoda y agradable.



ÉVORA

Investir dans l'accessibilité pour faire d'Évora une ville plus inclusive est l'objectif principal du projet « Évora – Tourisme pour tous », présenté par la municipalité au programme de valorisation du tourisme du Portugal et approuvé début 2019, avec un budget de plus de 145 000 euros. Cette intervention vise à assurer la liberté et l'autonomie de tous les habitants et visiteurs afin de profiter du patrimoine matériel et immatériel classé au Patrimoine mondial par l'UNESCO, via la création d'un itinéraire inclusif englobant la plupart des attractions touristiques du centre historique. Un ensemble d'interventions a été élaboré, consistant essentiellement à niveler les trottoirs afin d'assurer leur continuité et à créer des passages nivelés entre ceux-ci. Dans le cas du Largo da Porta de Moura, il est prévu d'aménager une plateforme reliant la fontaine du XVI^e siècle à la façade de la maison Cordovil, afin de rendre la circulation plus pratique et agréable.



ÉVORA

Investing in accessibility to make Évora a more inclusive city: this was the main objective of the “Évora – Tourism for All” project, submitted by the local authority for the Portugal Tourism Development Programme and approved at the start of 2019, with an investment of over €145,000. This initiative aims to ensure that residents and visitors alike have the freedom and autonomy to enjoy tangible and intangible heritage, classified as such by UNESCO, by creating an inclusive route encompassing most of the historic centre's tourist attractions. A number of upgrades were designed, consisting essentially of levelling the pavements to make them continuous and creating level walkways. In the case of Largo da Porta de Moura, the creation of a platform is envisaged joining the 16th-century fountain to the façade of the Cordovil house in order to facilitate access.



Icherisheher

ADMINISTRATION OF STATE HISTORICAL-ARCHITECTURAL RESERVE “ICHERISHEHER”

The Walled City of Baku, also known as Icherisheher (Inner City or Old Town) is the historical center of ancient Baku. As the historical and architectural pearl of ancient Baku, it is an open sky museum, built as an amphitheatre in a 22 ha-area. The splendour of Icherisheher (Walled City of Baku) is a reflection of the mixture of its unique architectural monuments and the spatial urban planning with its original street views. The Walled City of Baku is still a living, vibrant city with residential areas housing local communities. Icherisheher has preserved much of its defensive walls, which define the character of the property. The most ancient monument of Icherisheher is the Maiden Tower – symbol of the city of Baku. Another monument of universal value, one of the pearls of Azerbaijan's architecture, is the 12th to 15th-century Shirvanshahs' Palace, located at the highest point of Icherisheher. Earlier monuments of Icherisheher include the Mohammed Mosque, together with the adjacent minaret built in 1078, and remains of the 9th to 10th-century mosque near the Maiden Tower. Considering that this medieval city represents an outstanding and rare example of a historic urban ensemble and architecture, UNESCO inscribed it on the World Heritage List in 2000, and it is being preserved under the auspices of UNESCO as a historical-architectural reserve.

It is one of the priorities of the Administration of the Walled City of Baku to make the urban environment and public spaces more accessible and ensure that all people benefit from Old City's global dynamism. To facilitate the mobility and ensure that the greatest number of people can enjoy the tourist attractions, public spaces with historical environment, tourist services provided by tertiary sector, the Administration incorporated necessary facilities to increase accessibility for people with special needs. The Administration takes actions to broaden the knowledge of service industry on the importance and the benefit of the “Tourism for All” concept. The efforts of the Administration to upgrade urban infrastructure, including the installation of information technology infrastructure and improve accessibility and mobility by promoting pedestrian traffic, as well as restoration and qualification of public space helped to transform the public space of Icherisheher into a pleasant area.

Streets have turned to pedestrian axis with the introduction of restricted entrance of vehicles into the Old City. The entrance into Icherisheher is now limited by two gates except for emergency situations, loading and unloading activities, which greatly improved accessibility conditions and safer walking for pedestrians.

In 2017, the Administration launched a tactile project – a bronze layout of Icherisheher designed for blind or visually impaired people to promote mobility as part of the recognition of cultural heritage. The map allows visually impaired people to sense Baku's most visited landmarks, including the Maiden Tower, and even narrow streets. The map is flexible to use. The unique layout-map was created by international architect, who used the 3D technology. All residential buildings and architectural monuments of the ancient part of Baku have been created with the use of high-tech 3D printing.

It is a challenge for growing cities to ensure mobility for all. To address this challenge, the Icherisheher Administration inaugurated Visitor Information Center in 2018. The Center offers audio induction system and information screens. The Center also offers audio-guides in 5 languages, a great and convenient tool to explore the key landmarks of the Old City.

Icherisheher's mobile app is another interactive mobile application, which is easily accessible to a large target audience, published on multiple platforms (Apple iOS and Google Android), and developed in order to promote a wide understanding of the World Heritage Convention and its global relevance. Visual mapping can help you find places, learn more about them, join tours, and thus avoid wasting time.

The entire area of public space was repaved with stone tiles in the historic center of Baku. The Icherisheher, a museum of monuments, is also a recreational center for urban residents and foreign visitors, for children and adults. Resting corners, gardens and parks improve and beautify this space, which is the stone memory of the millenniums. In 2011, the Administration opened an Archaeological Park to provide comfortable leisure spot for both residents and visitors. Another project that is in pipeline is the largest park currently under construction around the palace of Baku khans, a XVIII century building. Visitors will be able to visit the museum as well as relax in the park with their families and friends, and listen to the spirit of Icherisheher.

All these initiatives helped Icherisheher Administration to ensure that the Heritage it protects is easily accessible and appreciated by all, and the Walled City of Baku turned into a city where people regardless of their abilities and age enjoy the vibrant energy of the city.



ICHERISHEHER

Los esfuerzos de la Administración por actualizar la infraestructura urbana, con medidas que incluyen la instalación de infraestructura informática, la mejora de la accesibilidad y la movilidad a través del fomento del tráfico peatonal, y la restauración y clasificación del espacio urbano, han ayudado a transformar el espacio público de Icherisheher en un entorno agradable. En 2011, la Administración abrió un Parque Arqueológico que ofrece un lugar cómodo de espaciamiento tanto para residentes como para visitantes. Las calles se han transformado en ejes peatonales, con la entrada restringida de vehículos en el Casco Histórico. En 2017, la Administración lanzó un proyecto táctil – una maqueta de Icherisheher en bronce para personas ciegas o con discapacidad visual – con el fin de fomentar la movilidad y favorecer el reconocimiento del patrimonio cultural.

Asegurar la movilidad para todos supone un reto para las ciudades en pleno crecimiento. Para abordar este reto, la Administración de Icherisheher inauguró el Centro de Información para Visitantes, que cuenta con sistemas de inducción de audio y pantallas informativas.

La aplicación para móviles de Icherisheher es otra aplicación interactiva a la que puede acceder una amplia audiencia objetivo; publicada en múltiples plataformas, se desarrolló con el fin de promover el reconocimiento más generalizado del destacado valor de Icherisheher como patrimonio de la humanidad, y de su relevancia a nivel mundial.



ICHERISHEHER

Les efforts de l'administration pour améliorer l'infrastructure urbaine, notamment via l'installation d'un système informatisé, l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité en promouvant le trafic piétonnier, ainsi que la restauration et à l'aménagement d'espaces publics, ont permis de transformer l'espace public d'Icherisheher en un endroit agréable. En 2011, l'administration a ouvert un parc archéologique afin d'offrir un site de loisirs fonctionnel aux résidents et aux visiteurs. Les rues ont été transformées en axes piétons grâce aux restrictions d'accès des véhicules à la vieille ville. En 2017, l'administration a lancé un projet tactile – un plan d'Icherisheher en bronze conçu pour les non-voyants et malvoyants afin d'encourager la mobilité dans le cadre de la valorisation du patrimoine culturel.

Assurer la mobilité pour tous est un défi pour les villes en expansion. Pour le relever, l'administration d'Icherisheher a inauguré un Centre d'information des visiteurs, doté d'un système audio et d'écrans d'information.

L'application mobile d'Icherisheher est un outil interactif facilement accessible à un large public, disponible sur de multiples plateformes et développé dans l'objectif de faciliter la connaissance des remarquables valeurs d'Icherisheher et son importance globale au sein du patrimoine mondial.



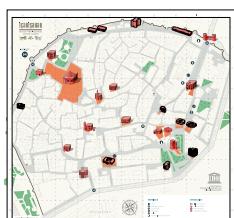
ICHERISHEHER

Os esforços da Administração para atualizar as infraestruturas urbanas, incluindo a instalação de infraestruturas de tecnologia da informação e melhorar a acessibilidade e a mobilidade, promovendo o tráfego pedonal, bem como a restauração e a qualificação dos espaços públicos, ajudaram a transformar o espaço público de Icherisheher numa agradável área. Em 2011, a Administração abriu um Parque Arqueológico para proporcionar um local confortável de lazer para os moradores e os visitantes. As ruas passaram para eixos pedonais com a implementação da restrição da entrada de veículos na zona histórica. Em 2017, a Administração lançou um projeto tátil; um painel de bronze de Icherisheher, pensado para pessoas cegas ou com deficiência visual para promover a mobilidade como parte do reconhecimento do património cultural.

Para as cidades em crescimento, é um desafio garantir a mobilidade para todos. Como resposta a este desafio, a Administração de Icherisheher inaugurou o Centro de Informações ao Visitante.

O Centro oferece um sistema de indução de áudio e ecrãs de informações.

A aplicação móvel de Icherisheher é outra aplicação móvel interativa facilmente acessível a um grande público-alvo, publicada em várias plataformas e desenvolvida para promover uma ampla compreensão do excepcional valor de Icherisheher como uma herança mundial e a sua relevância global.



Lyon

Le Site historique de Lyon a été inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial par l'UNESCO en 1998 pour la qualité et la pérennité de ses ensembles urbains de différentes époques d'occupation depuis l'antiquité à nos jours. La zone inscrite comprend la colline de Fourvière, les quartiers du Vieux Lyon, le cœur de la Presqu'île et les pentes de la colline de la Croix-Rousse. Elle a la particularité de concerner l'hypercentre d'une métropole active qui continue à évoluer et à se développer. Aussi la mobilité, aujourd'hui au cœur des enjeux urbains, porte notamment sur le site UNESCO: les nombreuses initiatives déployées par les gestionnaires publics lyonnais concourent à la fois à l'amélioration du cadre de vie et à la valorisation du patrimoine.

DEUX PROJETS STRUCTURANTS : LA RECONQUÊTE DES RIVES DE SAÔNE ET DES BERGES DU RHÔNE

La déclaration de Valeur Universelle Exceptionnelle du Site historique pointe notamment la particularité de son site géomorphologique : la confluence d'un fleuve (le Rhône) et d'une rivière (la Saône), les 3 collines. C'est sur ces deux axes et leur importance pour le Site que deux projets majeurs ont porté ces dernières années. Les rives gauches du Rhône et de la Saône ont été entièrement réaménagées pour permettre aux citadins et aux visiteurs de se réapproprier un espace central de la ville.

LES BERGES DU RHÔNE

Sur cinq kilomètres, la suppression des places de stationnement a permis de créer sur les berges du Rhône des espaces de loisir tout en offrant des axes de circulation dédiés aux modes de transport doux. Du Parc de la Tête d'or au parc de Gerland, les berges du Rhône offrent des ambiances variées et de multiples usages, du foot au roller, du terrain de boules aux terrains de jeux... Un ruban adapté à la marche et aux fauteuils roulants est installé en bordure de fleuve. Une piste est dévolue aux vélos, rollers, trottinettes.... Ces réaménagements, terminés en 2007, permettent de relier la Cité Internationale et la Confluence par des espaces de haute qualité d'un point de vue patrimonial et urbain. Ce projet d'envergure permet également à Lyon de rendre attractif son centre-ville et de mettre en valeur son paysage urbain exceptionnel : les berges du Rhône offrent un point de vue linéaire, en contre plongée, sur le Site historique de Lyon.

LES RIVES DE SAÔNE

Amorcé en 2002, le réaménagement des Rives de Saône est un projet unique en Europe car il déploie un projet de végétalisation et de piétonisation quasi-continu sur 15 kilomètres. Il mobilise paysagistes, architectes et artistes pour proposer un aménagement de promenade au bord de l'eau, de lieux de halte, de repos et de pique-nique, ainsi qu'un parcours artistique intitulé River movie : douze artistes internationaux ont participé au projet et proposé 23 œuvres qui sont autant d'expériences inédites d'interprétation de la rivière en écho à ses paysages, ses richesses naturelles et son histoire.

Les Rives de Saône traversent le cœur du Site historique de Lyon dont elles permettent une découverte piétonne, naturelle et sensible.

La dernière partie du projet «Terrasses de la presqu'île» a pour but d'apaiser la circulation par la réduction du parking Saint-Antoine, la création d'une piste cyclable, la mise en place d'une liaison entre le haut et le bas du quai, ainsi que la requalification des places d'Albon et Saint-Nizier permettant un usage partagé et la mise en valeur de l'architecture emblématique des lieux.

La maîtrise d'ouvrage des deux projets a été assurée, en lien avec les services de la Ville de Lyon, par le Grand Lyon (communauté d'agglomération de Lyon) devenu Métropole de Lyon.





LYON

El reconocimiento del Valor Excepcional Universal del casco histórico de Lyon subraya la importancia de los ríos Ródano y Saône como parte del paisaje urbano histórico. Estos dos ejes han sido objeto de sendos proyectos de gran envergadura, destinados a permitir que tanto los ciudadanos como los visitantes recuperen un espacio central de la ciudad, que ofrece una vista excepcional del casco histórico además de brindar una oportunidad inmejorable para desarrollar nuevas opciones de movilidad.

Se han eliminado las plazas de aparcamiento a lo largo de la orilla izquierda del Ródano, que se ha convertido en jardín lineal de 5 km de largo, donde conviven espacios verdes, paseos peatonales y carriles dedicados a formas menos agresivas de desplazamiento.

Se ha facilitado el acceso a la ribera izquierda del Saône, que ahora ofrece un paseo peatonal casi continuo, a lo largo del cual se ha creado un itinerario cultural compuesto de 23 instalaciones artísticas, conocido en su conjunto como River Movie.



LYON

A Declaração de Valor Universal Excepcional da parte Histórica de Lyon é particularmente importante na paisagem urbana histórica do rio Rhône e do rio Saône. Foram implementados dois grandes projetos nesses dois eixos, a fim de permitir que cidadãos e visitantes aproveitem uma área central da cidade, um ponto de vista excepcional da envolvente e um grande trunfo para desenvolver novas mobilidades.

A margem esquerda do rio Rhône ficou livre de estacionamentos e transformada num jardim linear de 5 km, onde coexistem espaços verdes, caminhos pedonais e trilhos para caminhantes.

A margem esquerda do rio Saône ficou acessível e oferece um passeio pedonal quase contínuo, ao longo do qual foi criada uma rota cultural de 23 instalações artísticas, o River Movie.



LYON

The designation of Lyon as a World Heritage Site is particularly important for the historic urban landscape of the Rhône and Saône rivers. Two major projects have been carried out along these two waterways in order to enable residents and visitors to reclaim a central area of the city, which affords exceptional views of the World Heritage Site and represents a major advance in enhancing mobility.

The left bank of the Rhône has been cleared of car parks and transformed into a 5 km-long linear garden where green spaces, pedestrian walkways and eco-friendly footpaths co-exist.

The left bank of the Saône has been opened up and offers an almost continuous promenade, with a cultural route of 23 art installations distributed along its length, known as the “River Movie”.



Santiago de Compostela

La movilidad en la ciudad Histórica de Santiago de Compostela

La ciudad histórica de Santiago de Compostela fue peatonalizada después de un año de polémicas con los colectivos ciudadanos en 1980. Hasta esa fecha, la plaza del Obradoiro funcionaba en la práctica como un aparcamiento en superficie. Desde ese momento se inició un proceso de recualificación del espacio público que dura hasta hoy. Este proceso reforzó el eje peatonal y comercial por excelencia desde la Porta da Mamoá hasta la puerta de San Roque pasando por la Plaza de Cervantes. Actualmente sólo los residentes con tarjeta acceden a realizar operaciones de carga u descarga a través de un sistema de pivotes retráctiles que está complementado con un lector de matrículas. El transporte público tiene recorridos periféricos a la llamada almendra o perímetro murado y discurre por todos los caminos históricos que daban acceso a las puertas de la ciudad. Existe un amplia red de aparcamientos periféricos en régimen concesionado que permite disponer de más de 2.500 plazas. El mayor reto hasta el momento sin resolver se haya en la distribución de mercancías que permite hasta las 10.30 de la mañana la entrada de vehículos de más de 3.500 kg al ámbito intramuros, lo que genera impactos en el patrimonio construido, en los pavimentos y en la circulación peatonal. Asimismo los camiones de recogida de RSU recorren las calles del ámbito para realizar la recogida casi puerta a puerta y en contenedores de superficie.

Se permite en el ámbito la movilidad ciclable en las calles accesibles a residentes.

En todo caso, la movilidad en el ámbito declarado no puede resolverse fuera del contexto de la movilidad global de la ciudad. Por eso, la ciudad de Santiago de Compostela negoció con los distintos colectivos implicados un pacto por la movilidad que pretende establecer los criterios que han de regir la movilidad en todo el ámbito municipal.

El modelo actual es social y ambientalmente insostenible y no responde a las demandas de movilidad alternativa. Por eso el Pacto Local por la Movilidad tiene como objetivo establecer el mejor modelo posible de movilidad para la ciudad histórica, la ciudad contemporánea y la Compostela rural.

Se realizan propuestas en los siguientes cuatro ejes:

1. TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO

El objetivo debe ser lograr una presencia equilibrada y racional del vehículo privado dentro de la ciudad, asegurando la fluidez del movimiento, suficientes estacionamientos, seguridad vial y calidad del aire. Para ello se promueve el estacionamiento de borde. Además, el documento prevé reducir la velocidad promedio, estableciendo los 30 km / h como la velocidad total máxima en la ciudad, incluso suponiendo que en ciertas rutas podría alcanzar los 50.

2. TRANSPORTE COLECTIVO

Existe la necesidad de diseñar una red de transporte de calidad y confiable para el usuario, para un servicio que reduzca el tiempo de permanencia de los autobuses y que prevea posibles servicios de transporte a demanda en las áreas rurales del municipio. También se recomienda priorizar el espacio público dedicado al transporte colectivo sobre vehículos privados, a través de plataformas y carriles reservados para autobuses, priorizando cruces o modificando semáforos.



3. MODOS DE TRANSPORTE BLANDOS

Los viajes de peatones o bicicletas deben priorizarse sobre los modos convencionales. Para ello, se desarrollarán rutas peatonales accesibles, cómodas y seguras; y se implementarán medidas para mejorar la accesibilidad. La movilidad eléctrica es otro de los desafíos del Pacto de Movilidad Local.

4. PROCESO PARTICIPATIVO

El Pacto de movilidad local es el resultado de un proceso de consulta y participación ciudadana a través del sitio web alojado en el portal municipal y durante un año en tres sesiones plenarias con diversas entidades y expertos, casi todas las asociaciones vecinales de Compostela, las asociaciones de comerciantes, representantes de colegios profesionales, asociaciones de taxistas, grupos de ciclistas y miembros de todos los grupos de la Corporación Municipal.

SANTIAGO DE COMPOSTELA

La mobilité dans la ville historique de Saint-Jacques-de-Compostelle

La ville historique de Saint-Jacques-de-Compostelle a été piétonnisée après un an de controverses avec les collectifs citoyens, en 1980. Dès lors, un processus de requalification de l'espace public a été mis en œuvre, qui est encore poursuivi aujourd'hui. Ce processus a renforcé le rôle de la ville historique en tant que connecteur piétonnier, facilitant l'activité commerciale et permettant la conservation du patrimoine construit et des pavements historiques, tout en améliorant la qualité de l'air et en réduisant la pollution acoustique.

Quoiqu'il en soit, la mobilité dans la zone classée ne peut être menée à bien hors du contexte de la mobilité globale de la ville. Pour cette raison, la ville de Saint-Jacques-de-Compostelle a négocié avec les différents collectifs concernés un pacte de mobilité qui vise à déterminer les critères régissant la mobilité sur l'ensemble du territoire municipal.

SANTIAGO DE COMPOSTELA

A mobilidade na cidade Histórica de Santiago de Compostela

O centro histórico de Santiago de Compostela foi pedonalizado depois de um ano de polémicas com os coletivos cidadãos em 1980. A partir desse momento, foi iniciado um processo de requalificação do espaço público que se prolongou até hoje. Este processo reforçou o papel do centro histórico como conexão pedestre, facilitou a atividade comercial e permitiu a conservação do património construído e dos pavimentos históricos para além de melhorar a qualidade do ar e a contaminação acústica.

Em qualquer caso, a mobilidade no âmbito declarado não pode ser resolvida fora do contexto da mobilidade global da cidade. Por esta razão, a cidade de Santiago de Compostela conversou com os diversos coletivos envolvidos num pacto pela mobilidade que pretende estabelecer os critérios que devem regular a mobilidade em todo o âmbito municipal.

SANTIAGO DE COMPOSTELA

Mobility in the historic city of Santiago de Compostela

The historic city of Santiago de Compostela was pedestrianised in 1980 following a year of arguments with civic groups. This began a process of reclassifying public spaces that continues to the present day. It is a process that strengthened the role of the historic city as a pedestrian conduit, facilitated commercial activity and allowed the preservation of architectural heritage and historic paving, as well as improving air quality and noise pollution.

At all events, the mobility issue in the protected heritage area cannot be resolved independently of the context of the city's overall mobility. This is why the city of Santiago de Compostela negotiated a mobility agreement with the various stakeholders involved; this seeks to establish the criteria that must govern mobility throughout the municipal area.



Segovia

Segovia es una ciudad medieval, turística y con mucha vida tanto cultural como social. Por sus estrechas y serpenteantes calles circulan a diario cientos de segovianos y visitantes. Estas características, que comparte con otras muchas ciudades históricas, complican la movilidad y la accesibilidad en su casco histórico, donde se concentra un importante patrimonio histórico -artístico. En la actualidad, trabajar en su mejora es un reto para la ciudad pues debemos favorecer tanto la preservación del entorno como la movilidad de residentes y visitantes.

Con el fin de compatibilizar turismo y el día a día, en Segovia se ha planteado un importante cambio. El Ayuntamiento está trabajando en diversos proyectos con el fin de dotar de contenido a distintas zonas de la ciudad, que concientan también un importante patrimonio, pero que en estos momentos son poco transitadas.

Este proyecto ya ha dado sus primeros pasos. De la mano del Diablillo, una escultura que representa la leyenda de la construcción del Acueducto en una sola noche, segovianos y visitantes se introducen en uno de los barrios menos conocidos, cuyas calles guardan un patrimonio por descubrir.

La escultura de este simpático personaje está situada muy próxima al Acueducto, concretamente en la calle San Juan, abriendo así las puertas al Barrio de los Caballeros. En su entrada, la Casa de los Marqueses de Lozoya y la Casa de las Cadenas, importantes ejemplos de casas fuertes de época medieval.

Desde el lugar donde se encuentra el Diablillo se observa una de las mejores vistas del Acueducto, símbolo de Segovia. Este punto es clave en la creación de un nuevo eje turístico en la ciudad, pues deriva a los visitantes por una zona repleta de palacetes e iglesias románicas hasta llegar a la Plaza Mayor, donde se encuentra la Dama de las Catedrales.

Además de esta iniciativa, que ya es una realidad, el Ayuntamiento está trabajando en la creación de novedosos proyectos para llenar de vida este eje paralelo al principal que transcurre desde el Acueducto hasta el Alcázar pasando por la Plaza Mayor.

Así, se dotará de contenido a la plaza del Conde Cheste y al resto de calles y plazas del Barrio de los Caballeros. La creación de este nuevo eje sustituirá, en parte, al eje principal, dando la posibilidad además de visitar los recursos patrimoniales más representativos de la ciudad pero desde un punto de vista alternativo y de descubrir nuevos rincones y un patrimonio menos conocido, pero de gran valor.

La puesta en marcha de esta iniciativa supondrá una gran mejora desde una doble perspectiva. Por un lado, desde el punto de vista de la movilidad, se conseguirá descongestionar las calles principales de la ciudad y derivar a visitantes y curiosos a nuevas zonas; y, por otra parte, se ampliarán los recursos y atractivos turísticos reactivando la economía en estas áreas del centro de la ciudad, pues al convertirse en una zona habitual de paso, nuevos emprendedores verán una oportunidad de negocio dando lugar a nuevos comercios, restaurantes, alojamientos, etc.

En definitiva, el Ayuntamiento de Segovia trabaja de manera intensa y coordinada para compatibilizar y mejorar la movilidad y la defensa y protección del rico patrimonio histórico artístico de la ciudad.



SEGOVIA

Ségovie est une ville médiévale, touristique et pleine de vie, aussi bien sur le plan culturel que social. Des centaines de Ségovians et de visiteurs circulent tous les jours dans ses rues étroites et sinueuses. Ces caractéristiques compliquent la mobilité et l'accessibilité du quartier historique, qui abrite un remarquable patrimoine historique et artistique. Afin de concilier tous ces aspects, la mairie a entrepris plusieurs projets visant à valoriser différentes parties de la ville qui renferment également un patrimoine important mais qui sont actuellement peu visitées.

La mise en œuvre de cette initiative donnera lieu à des progrès considérables, sous une double perspective. Du point de vue de la mobilité, cela permettra de décongestionner les rues principales et de dériver les visiteurs et les passants vers de nouveaux secteurs ; d'autre part, les attractions touristiques seront multipliées, relançant l'économie de ces zones du centre-ville.

SEGOVIA

Segóvia é uma cidade medieval, turística e com muita vida cultural e social. Pelas suas ruas estreitas e sinuosas circulam diariamente centenas de segovianos e visitantes. Estas características complicam a mobilidade e acessibilidade no seu núcleo histórico, onde se concentra um património histórico-artístico importante. A fim de apoiar todos estes aspectos, a Câmara Municipal está a trabalhar em vários projetos, de maneira a fornecer conteúdos a diferentes áreas da cidade, que também reúnem um património importante, mas que, por enquanto, são pouco frequentadas.

A implementação desta iniciativa pressupõe uma grande melhoria numa perspetiva dupla. Do ponto de vista da mobilidade, serão descongestionadas as ruas principais e a fim de direcionar os visitantes e os curiosos para novas áreas e, por outro lado, serão ampliados os recursos e as atrações turísticas, reativando a economia nestas áreas do centro da cidade.

SEGOVIA

Segovia is a much-visited mediaeval city with a thriving cultural and social life. Hundreds of locals and tourists pass through its tortuously narrow lanes every day. These characteristics complicate mobility and accessibility in its historic centre, where a considerable number of monuments of historical and artistic importance are clustered. In an attempt to bring harmony to such aspects, the council is working on various projects aimed at raising the profile of a number of the city's districts, which are also home to important monuments but are relatively infrequently visited at present.

Getting this initiative off the ground will represent a major improvement from two perspectives. In terms of mobility, it will succeed in reducing overcrowding in the main streets and steering visitors and wanderers towards new districts; it will also succeed in broadening the offer of tourist attractions, reactivating the economy in these parts of the city centre.



ContacTOS

Angra do Heroísmo

Paulo Mont'Alverne

Chefe de Divisão do Urbanismo e Infraestruturas Municipais

Email: psequeira@cmah.pt

Tfno: (+351) 295 401 700

<https://angradoheroismo.pt/>

Bordeaux

Géraldine di Matteo

Directrice adjointe - Chef du Service Etudes, Marketing et Animation Territoriale. Direction de la Multimodalité. Direction Générale Mobilité.

Email: g.dimatteo@bordeaux-metropole.fr

Bruxelles

Paula Cordeiro

Architecte-Gestionnaire site Grand-Place Unesco

Architect-Site manager Grand-Place Unesco

Email: paula.cordeiro@brucity.be

Tfno: +32 (0)2 279 3136 / gsm +32(0)478 82 20 64

www.bruxelles.be

Ciudad de Vila Real

Silvano A. da G. B. Barros

Vereador Cidade Velha

Email: barros17@sapo.cv

Tfno: (00238) 991 7490

Córdoba

Maria Rosa Lara Jiménez

Arquitecta Servicio de Proyectos

Email: rlara@gmu.cordoba.es

Tfno: 957 22 27 50 Ext: 2270

Cuenca

Juan José Arteaga Martínez

Jefe de Sección

Excmo. Ayuntamiento de Cuenca

Email: jjarteaga@cuena.es

Tfno: 969 176 100

www.cuenca.es

Eivissa

María Paz Hernández Venero

Jefa del Área de Movilidad y Medio Ambiente.

Ayuntamiento de Eivissa.

Email: paz.hernandez@eivissa.es

Tfno: 971199635

www.eivissa.es

Elvas

Isabel Pinto

Subunidade Orgânica Flexível de Museus e Património Câmara Municipal da Elvas

Email: isabel.pinto@cm-elvas.pt

Tfno: +351 268 639 740

www.cm-elvas.pt

Évora

Paula Helena Santos

Técnica Superior

Câmara Municipal de Évora

Gabinete de Apoio à Presidência e Vereação

Email: paula.h.santos@cm-evora.pt

Tfno: +351 266 777 081 / F: +351 266 702 950

www.cm-evora.pt

Icherisheher

Mr. Javid Kazimov

Director Scientific and Cultural Centre of the State Department of the Historical and Architectural Reserve of Icherisheher

Email: javidkazimov@yahoo.com

Tfno: 994502154101

www.icherisheher.gov.az

Lyon

Piéranne Gausset

Service Gestion et Développement des Patrimoines Direction des Affaires Culturelles, Ville de Lyon

Email: pieranne.gausset@mairie-lyon.fr

Tfno: 04 72 10 37 94

<http://www.lyon.fr>

Santiago de Compostela

José Ramón Mosquera

Gerente de TUSSA

(Transporte Urbano de Santiago, S.A.)

Email: jmosqueraf@tussa.gal

Tfno: 981 57 43 24

<http://santiagodecompostela.gal/>

Segovia

Patricia Otones González

Gerente Empresa Municipal de Turismo

Ayuntamiento de Segovia

Email: patricia.otones@turismodesegovia.com

Tfno: 921466720

[www.turismodesegovia.com](http://turismodesegovia.com)



OVPM . OWHC . OCPM

SECRETARÍA REGIONAL
EUROPA DEL SUR / MEDITERRÁNEO
CORDOBA
ESPAÑA



AYUNTAMIENTO DE CORDOBA

**Secretaría Regional - Secrétariat Régional
Secretariado Regional - Regional Secretariat**

Tfno: +34 957 200 522
europa-del-sur@ovpm.org

www.ovpm.org

