

metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixaite na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrêlo.



metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixaite na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrêlo.



Las tres versiones de Metrominuto Pontevedra. En esta página las dos primeras. A la derecha, la actual

Metrominuto nació como resultado del laboratorio de ideas sobre movilidad de la ciudad de Pontevedra y fue desarrollado por los departamentos de Movilidad (Central de Tráfico) y Comunicación.

Más información sobre el sistema de movilidad de Pontevedra y el modelo de ciudad (documentos, videos, publicaciones, enlaces externos...) en la web www.pontevedra.gal



Fíxate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Es la denominación de un mapa o plano sinóptico que mide distancias entre varios puntos y los tiempos medios que se tarda en desplazarse entre ellos.

También es un elemento promocional sobre el hábito de caminar, que tiende a valorizar los desplazamientos a pie, especialmente en el medio urbano.

Lo importante de Metrominuto es contribuir a que la gente camine más.

Pero lo más importante para que la gente camine más, no es el Metrominuto, sino el diseño de la ciudad.

Pueden realizar sus propios metrominutos, pero no olviden lo más importante: eliminar el abuso de los coches en sus ciudades. Que utilicen el espacio público sólo los coches que realmente lo necesitan.

Y si eso no está en sus manos, no dejen de reclamarlo a través de cualquier plataforma.

Para qué sirve Metrominuto?

- Para contribuir a **una nueva movilidad de base peatonal**, que sustituya el excesivo uso de los medios motorizados por los desplazamientos a pie en distancias inferiores a 2 km
- Es un compendio informativo de **distancias y tiempos**
- Es un objeto promocional de **carácter persuasivo**, amistoso, pensado para dotar de amabilidad y buena fama al hecho de caminar
- Como medio de comunicación publicitario, tiende a **desmitificar** el tiempo que habitualmente se tarda en caminar entre dos puntos más o menos próximos
- Es un medio de apoyo para difundir la imagen corporativa relacionada con la **responsabilidad social** (sea a partir de instituciones públicas o de empresas privadas que deseen implicarse en promover la costumbre de caminar)
- Es un objeto que juega con la **polisemia de la palabra “metro”** (tren subterráneo y unidad de medida) y establece una relación humorística entre la ciudad y el ciudadano, a través de la iconografía del metro de las grandes urbes
- Pretende **vencer los miedos o las resistencias habituales a la hora de caminar** a través de un meta-mensaje de datos, rayas y colores: camine feliz
- Es un medio para difundir **otros mensajes paralelos**, relacionados con la salud del planeta, la salud propia, un nuevo estilo de vida y nuestra responsabilidad con el entorno
- Aporta con sentido humorístico e irónico una iconografía de **reminiscencias cosmopolitas**, en especial para pequeñas ciudades que no dispongan de este medio de transporte subterráneo

Caminar, un producto

Caminar es la mejor alternativa para **mitigar el abuso del automóvil en los entornos urbanos**.

La **revalorización de la cultura del caminar** ayuda a concienciar a la población, a las empresas, a las instituciones e incluso a otros departamentos de las mismas instituciones promotoras, de lo beneficioso que resulta para el bien común.

En la base de la realización de un Metrominuto está la promoción de los desplazamientos a pie, tomados como un producto que podemos analizar según la técnica DAFO

Debilidades

- Inercia urbana de los desplazamientos en coche
- Caminar es más lento
- Inclemencias meteorológicas

Amenazas

- Discursos destructivos sobre los desplazamientos a pie
- Tener iniciativas y abandonarlas
- Prejuicios de la ciudadanía

Fortalezas

- Promoción de la salud
- Menos humos
- Menos ruidos
- A mayor cultura de caminar, mayor seguridad vial

Oportunidades

- Mejorar la ciudad
- Cambio de tendencia
- Bienestar
- Autoestima urbana

En base a estas ideas relacionadas con la movilidad a pie, y adaptándolas a cada ciudad o realidad concreta, se pueden organizar campañas de difusión del concepto “caminar” con **mayor, menor o ningún protagonismo de Metrominuto**, ya que éste es sólo un medio de difusión, un argumento desmitificador.

Caminar también es un medio de transporte

Metrominuto puede contribuir a explicitar algo que no resulta demasiado fácil de difundir ante la actual adoración del transporte a motor.

La movilidad urbana puede ser natural o motorizada. Dentro de la natural tenemos básicamente la ciclista y la peatonal, y ésta debe ser considerada como un medio de transporte más.

Por eso en Pontevedra se ha incluido el plano Metrominuto en los paneles informativos sobre el transporte urbano que figuran en las marquesinas de toda la ciudad.



Estos paneles incluyen también algunas observaciones importantes sobre el transporte en bici, las líneas de autobuses, los taxis, las estaciones de fcc y autobuses y los aeropuertos más próximos, al objeto de que la ciudadanía disponga de una información integral sobre los recursos y la intermodalidad del transporte.



Explotación publicitaria

Metrominuto es además un elemento muy útil para la **explotación publicitaria**

- Puede servir de pretexto para campañas de movilidad que busquen la **promoción de los desplazamientos a pie**
- Cumple con todos los parámetros de una campaña publicitaria **motivacional**
- Se vincula a una **acción positiva**: Caminar
- Se refiere a la **vida cotidiana** de la inmensa mayoría de las personas
- Se relaciona con la **defensa medioambiental**, la nueva conciencia planetaria y la prevención del cambio climático
- Promueve la actividad física y las costumbres **anti sedentarias**
- Su contenido se adapta a cualquier plan promocional público o privado debido a la **naturaleza optimista** de su mensaje

En Pontevedra se realizó una modesta campaña publicitaria local, centrada únicamente en el producto, y de larga duración, apoyada en dos titulares: “Muévete con tu propia energía” y “A pié vives más”.

Así mismo, se instalaron varios murales en la ciudad con el objeto, con la estética de las señales de tráfico, para incrementar su popularidad.



Móvete coa túa propia enerxía.

metrominuto Pontevedra

Move with your own energy

metrominuto Pontevedra

A pé vives máis.

On foot, you live more

Algunos Metrominutos

Cada vez se incorporan más ciudades a la filosofía del Metrominuto, sin duda contagiadas por el impulso promocional del Premio Intermodes. Su consulta puede inspirar a otras ciudades a realizar su propia experiencia.

Desde la iniciativa pública o particular, con mayor o menor difusión, hemos ido teniendo conocimiento de experiencias de realización de distintos Metrominutos en ciudades como Florencia, Jerez de la Frontera, Cagliari, Módena, Londres, Toulouse, Carballo, A Coruña, Vilagarcía, Torrelavega...

Son experiencias de las que tenemos noticia a través de la red, pero cualquier ciudad puede hacer uso del nombre y la idea, ya que se trata de un beneficio para su ciudadanía, creado y registrado para uso público por el Concello de Pontevedra.

Jerez de la Frontera

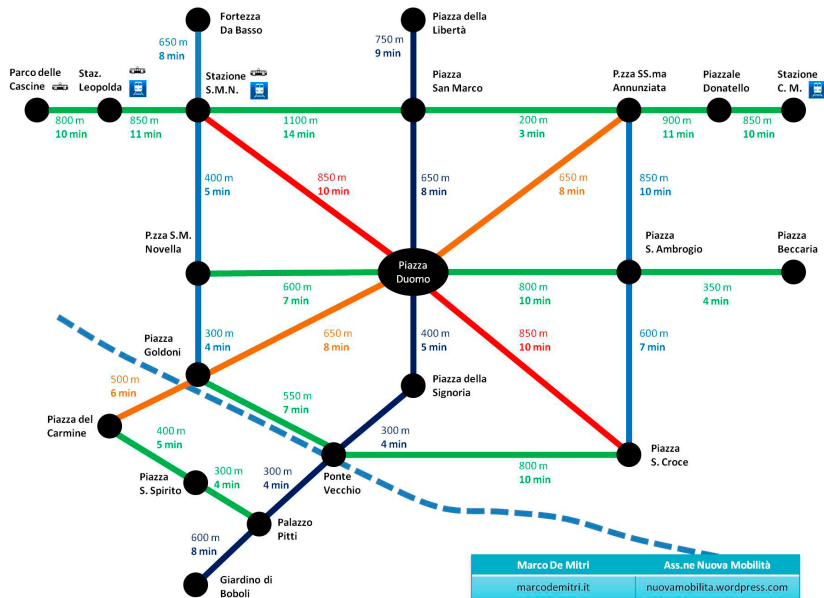
MetroJerez

Plan de movilidad peatonal de Jerez de la Frontera.
Walkability scheme for Jerez de la Frontera City

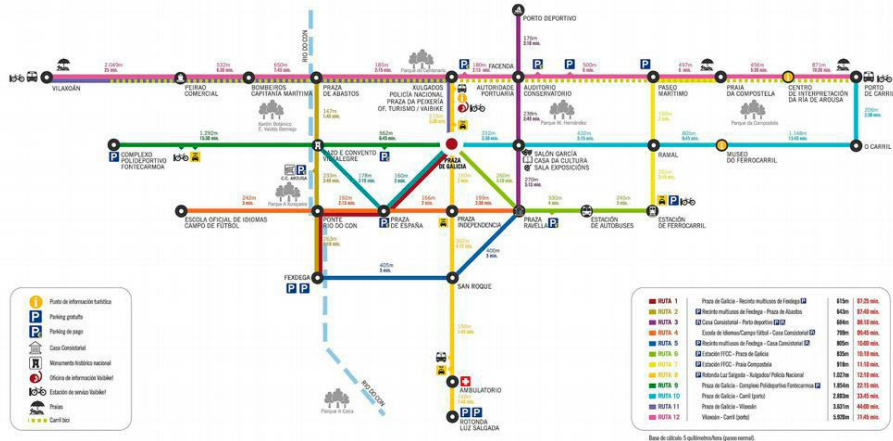


Metrominuto
Firenze

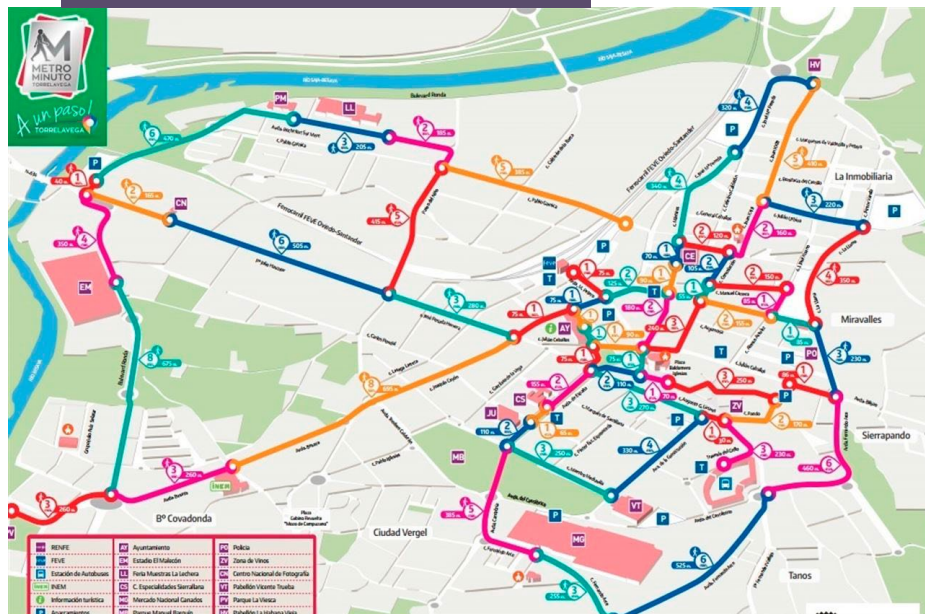
Mappa dei tempi e delle distanze per i percorsi a piedi nel centro di Firenze
Map of times and distances for walking routes in downtown Florence
Mapa de tiempos y distancias para caminar en el centro de Florencia



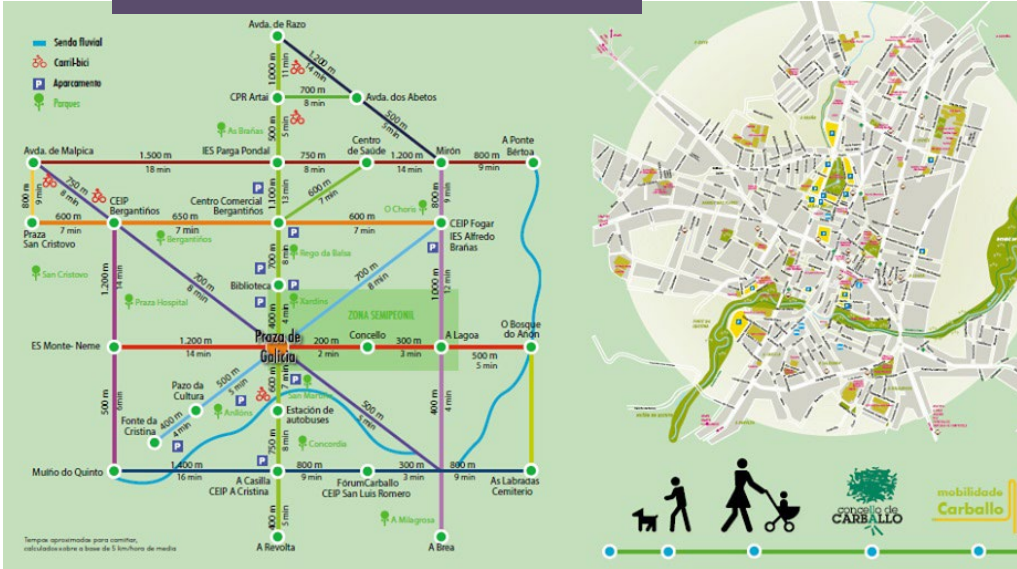
Vilagarcía de Arousa



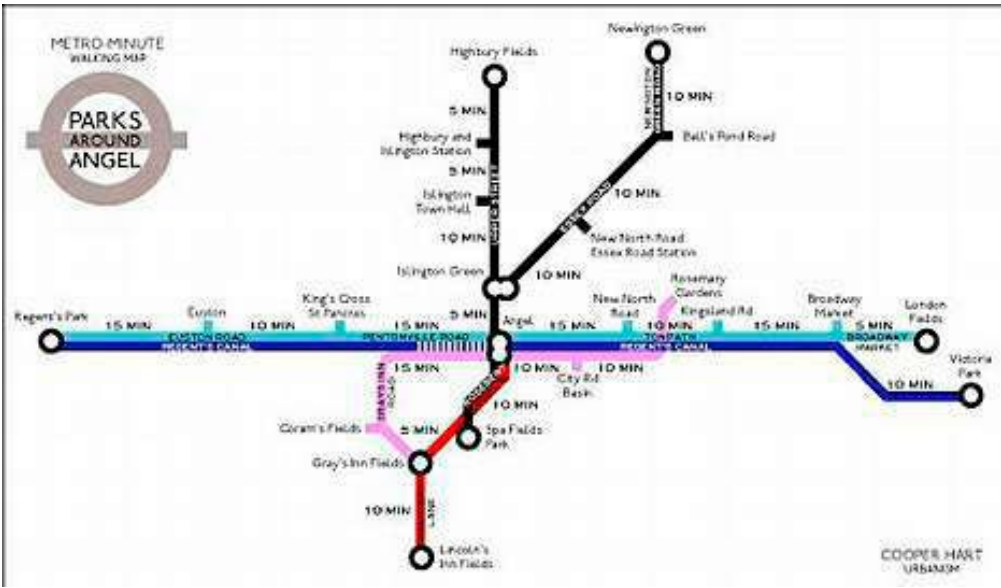
Torrelavega



Carballo



Londres / Angel



Toulouse



Arahal



Distancias y tiempos caminando por la ciudad.

Tiempos aproximados para caminar por la ciudad, calculados sobre la base de 4 km/h de media.

Fíjate en el color del trayecto, la distancia y el tiempo que te llevará recorrerlo.



AYUNTAMIENTO
ARAHAL

www.arahal.es



Módena

metrominuto modena



Distanze e tempi di cammino nella nostra città

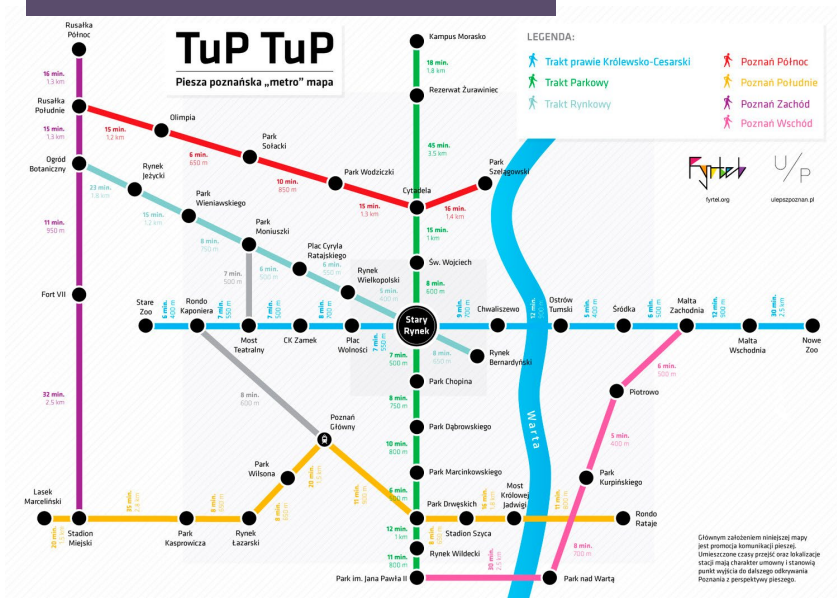


Comune
di Modena

LEGENDA

- viali (ex mura)
- P parcheggi
- ospedale
- stazione
- ZTL - centro storico
- percorso parchi

Poznań Polonia



Bydgoszcz Polonia

BYDGOSKA ROWEROWA „METRO” MAPA



UWAGA!

Głównym celem Bydgoskiej Rowerowej „Metro” Mapy jest promocja roweru jako codziennego środka transportu w mieście. Podane czasy przejazdu oraz lokalizacje punktów orientacyjnych mają charakter umowny i autorski. Faktyczny czas przejazdu będzie się różnił w zależności od wybranej trasy oraz prędkości jazdy.

Na mapie nie uwzględniono stacji BRA znajdujących się przy Rondzie Wielkopolskiej!

Bydgoszcz, 2019-01-01

A Coruña



A Coruña Bici



Metrominuto como actividad escolar

Además del uso publicitario e informativo, hemos detectado otros usos, como el que realizaron en el **Camino Escolar de Málaga**, muy interesante para promover la costumbre de ir caminando al colegio.

Se trata de un ejercicio escolar que dio lugar a una serie de planos peatonales radiales, suponemos que realizados en el aula por los propios alumnos bajo la dirección docente.

Tras una introducción en la que describen sucintamente lo que es un Metrominuto:

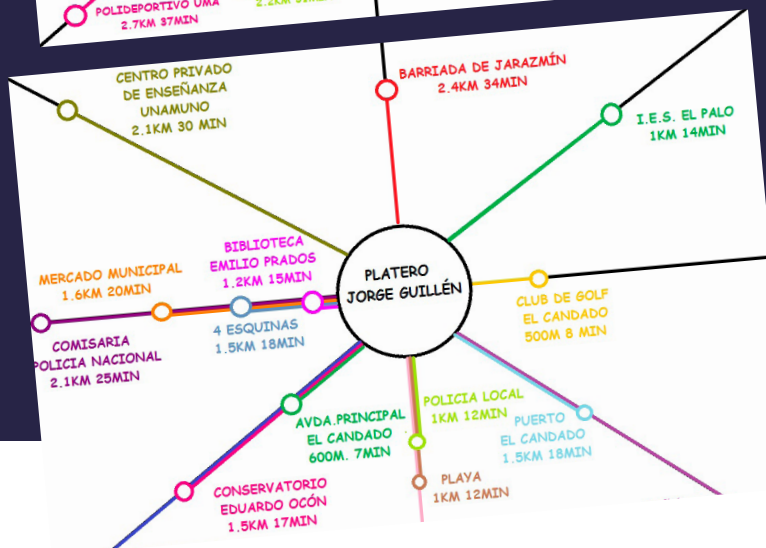
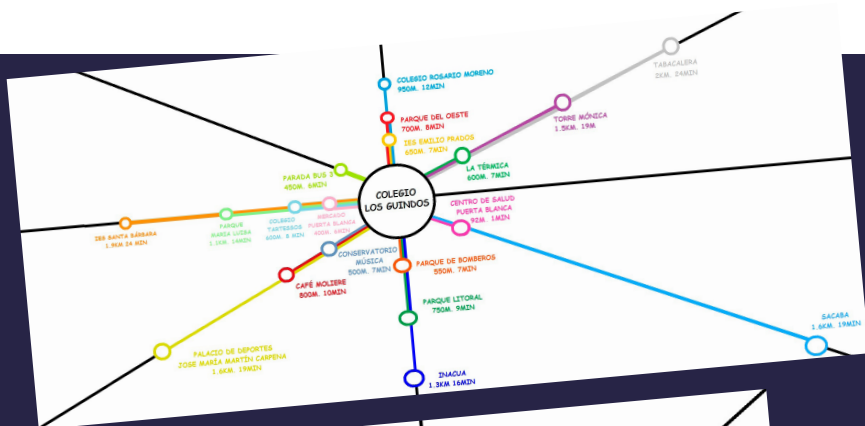
“Un metrominuto es un mapa que nos indica la distancia y el tiempo que hay a pie entre un punto clave y otro (este puede ser un colegio o simplemente otro punto de interés). Para ello, se trazan varias líneas de colores que corresponden a cada punto clave, indicando cuántos minutos y kilómetros se tardan en llegar”

Explican la finalidad de la actividad pedagógica:

- **Conocer el entorno cercano**
- **Fomentar desplazamientos activos**
- **Ser consciente del tiempo y distancia entre los puntos que creemos conocer**

Tras ello, por ejemplo alrededor del colegio “Los Guindos” localizaron 19 puntos que plasmaron en un interesante gráfico radial con el cole como punto central. Una espléndida forma de utilizar este objeto como apuesta por la movilidad peatonal infantil.

Ir caminando al colegio es una magnífica fórmula para **familiarizar a los niños y niñas con su ciudad**, que influye positivamente en el proceso de socialización y en muchos casos en el rendimiento escolar, además de fomentar y acelerar la autonomía personal del chaval, y la confianza en ellos mismos, al sentirse protagonistas de su propia vida.



Hijos de Metrominuto

Una vez difundida esta idea en la ciudad de Pontevedra, surgió del ámbito sanitario una interesante iniciativa, que **relacionaba la movilidad y la salud activa**, en especial la prevención de las cardiopatías.

La importancia de los pasos que damos cada día para mantener una buena salud, e incluso las calorías que gastamos en nuestros paseos, dieron lugar al **Pasominuto**, un objeto dirigido al creciente número de personas que superan los 50 o 60 años y a quienes se recomienda **no caer en el sedentarismo**.

Pasominuto, presentado bajo el eslógan “**Me nuevo, luego existo**” traza 29 itinerarios de paseo en la zona histórica, los parques y las sendas naturales y litorales de la ciudad, todos ellos peatonales, de dimensiones que van desde los 250 m (390 pasos) hasta los 11,2 km (17.100 pasos), todos ellos expresados en metros, pasos y calorías.

Los datos se calcularon en base a las posibilidades medias de una persona de 1,65 m de altura, 65 kg de peso y en buen estado de salud. Se realizaron los cálculos medios de **90 pasos por minuto, a razón de 1,5 pasos por metro y 160 calorías por hora**.

También han surgido iniciativas relacionadas con la bici, que en Pontevedra están en fase de elaboración a la espera de que mejoren las posibilidades de una movilidad ciclista más segura en algunas de las carreteras que rodean la ciudad, ya que se estudian recorridos en bici en un entorno de 20 km, con epicentro en Pontevedra (la movilidad ciclista es muy segura en la capitgracias a las políticas de calmado de tráfico y la reducción de la velocidad máxima a 30 km/h). La experiencia de Metrominuto A Coruña incluyó también el **Biciminuto**, un plano radial con tiempos en bici por la ciudad.

Aprovechando la popularidad de Metrominuto, la promoción turística de Pontevedra ha generado el “**Metroplayas**”; un plano que ubica la ciudad (fluvial pero muy próxima a la costa) en el punto más equidistante de las mejores playas de las Rías Baixas.



pasominuto

Móvome, logo existo.

Por que camiñar máis?

- Mellorarás a túa saúde en xeral
- Axudarás a controlar a tensión arterial
- Reducirás o risco de osteoporose
- Mellorarás o teu estado de ánimo
- Diminuirás o risco de infarto
- Incrementarás o colesterol bo
- Diminuirás o colesterol malo
- Controlarás mellor o teu peso
- Protexerás o cerebro da demencia
- Dormirás mellor
- Reducirás a fatiga

O parque forestal do Pontillón do Castro arrodeia o encoro e constitúe unha fermosa contorna máis apta para camiñar. Está situado en Verdúcido. Desde Pontevedra, pola N550 (cara a Santiago), ou polo estrada de Campo Lameiro, desviándose á esquerda en Santo André de Xeve



Todos os itinerarios son accesibles para persoas con mobilidade reducida, agás o treito 8 (Estacións-Tomeza), da Senda do Gafos

Sobre hora e media

	Pasos
11+12. Illa-Bombeo I+V	8.080
5+6. P.Stgo-Av.Marin I+V	8.300
14+15+16 Tirantes-Bora	8.550
14+15. Tirantes-Bombeo I+V	9.740

Máis de hora e media

15+16. Praia-Bora I+V	12.480
14+15+16. Tirantes-Bora I+V	17.100

Consellos prácticos para unha vida activa

- A OMS recomenda camiñar máis de 10.000 pasos ao día para levar unha vida activa e saudable. Ademais de utilizar este **pasominuto** para integrar as andainas na túa vida cotiá, podes difundir estes consellos entre familiares e amizades.
- Móvete a pé por Pontevedra
- Baixa e sobe as escaleiras a pé
- Desprázate se podes: usa menos o tlf, whatsapp ou mail
- Realiza tarefas domésticas
- Vai camiñando á compra ou ao traballo
- Organiza grupos de andainas
- Se camiñas en solitario, escoita a música que che apeteza

ITINERARIOS

De menor a maior

Entre 3 e 10 min

	Pasos
17. Paseo Miradoiro	390
4. Montero Rios	425
17. Paseo Miradoiro I+V	780
4. Montero Rios I+V	850

Entre 10 e 20 min

	Pasos
7. Campolongo-Estacións	1.210
20. Subida Pontillón-Canteiro	1.210
3. Circular Alameda	1.260
13. Circular Tirantes-Pasarela	1.650
6. Corvaceiras-Av.Marin	1.690

Entre 20 e 30 min

	Pasos
14. Tirantes-Praia	2.310
17. Praia fluvial-Miradoiro	2.380
7. Campolongo-Estacións I+V	2.420
5. Pte. Santiago-Corvaceiras	2.460
1. Circular centro histórico	2.530
9. Río Rons I	2.540
15. Praia-Bombeo	2.560
12. Pasarela-Bombeo	2.615
8. Estacións-Tomeza	2.770
17+18. Praia fluvial+Miradoiro	2.770
11. Circular Illa do Covo	2.850

Entre 40 e 50 min

	Pasos
6. Corvaceiras-Av.Marin I+V	3.380
2. Prazas centro histórico	3.410
10. Circular Xunqueira Alba	3.600
16. Bombeo-Bora	3.680
7+8. Campolongo-Tomeza	3.980

Entre 50 min e 1 h

	Pasos
5+6. P.Stgo-Av.Marin	4.150
19. Circular Pontillón do Castro	4.200
14. Tirantes-Praia I+V	4.620
17. Praia fluvial-Miradoiro I+V	4.760
14+15. Tirantes-Bombeo	4.870
5. P. Santiago-Corvaceiras I+V	4.920

Sobre 1 h

	Pasos
15. Praia-Bombeo I+V	5.120
12. Pasarela-Bombeo I+V	5.230
19+20 Pontillón e subida	5.410
11+12. Illa - Bombeo	5.465
17+18. Praia-Miradoiro I+V	5.540
8. Estacións-Tomeza I+V	5.540

Entre 1 hora e hora e cuarto

	Pasos
9+10. Río Rons - Xunqueira	6.140
15+16. Praia-Bora	6.240
16 Bombeo-Bora I+V	7.360
7+8. Campolongo-Tomeza I+V	7.960



Os itinerarios en km, pasos, minutos e calorías

Datos elaborados para unha persoa de estatura media (1,65 m, 65 kg) e en boas condicións físicas.
Base do cálculo: Aproximadamente, 90 pasos por minuto; 1,5 pasos por metro e 160 calorías por hora.

Lembra pedir consello ao teu médico ou terapeuta

1. Circular centro histórico Peregrina, Cobián Roffignac, Padre Amoedo, Serra, G.Escudero, Arcebispo Malvar, Concello, Michelena

1,6 km - 2.530 pasos - 28 minutos - 76 calorías

2. Prazas centro histórico Peregrina, Ferraría, Leña, Pedreira, Méndez Núñez, Verdura, Curros Enríquez, Teucro, Cinco Rúas, G. de la Riega, Sta. María, Concello, Peregrina

2,2 km - 3.410 pasos - 38 minutos - 103 calorías

3. Circular Alameda R. Alameda, Raíña Vitoria, Cervantes, Riestra, Concello

840 m - 1.260 pasos - 14 min - 38 calorías

4. Montero Ríos Gran Vía Montero Ríos

283 m - 425 pasos - 4 min - 11 calorías

5. Pte. Santiago-Corvaceiras Av. Bos Aires, Av. Uruguai, Av. Corvaceiras

Ida 1,6 km, 2.460 pasos, 27 min - 73 calorías

Ida e volta 3,2 km, 4.920 pasos, 1 h - 163 calorías

6. Corvaceiras

Ida 1,1

Ida e vo

5+6 Pte.

Ida 2,7 km

Ida e volt

7. Campo

Ida e volta

12. Pasarela - Bombeo

Ida 1,7 km - 2.615 pasos - 29 min - 79 calorías

Ida e volta 3,4 km - 5.230 pasos - 1 h - 163 calorías

11+12 Illa - Bombeo

Ida 3,6 km, 5.465 pasos, 1 h - 163 calorías

Ida e volta 5,3 km - 8.080 pasos - 1 h 30 min - 244 calorías

13. Circular Tirantes - Pasarela Entre as dúas pontes

1,1 km - 1.650 pasos - 18 min - 49 calorías

14 Tirantes - Praia fluvial Av. Bos Aires

Ida 1,5 km - 2.310 pasos - 25 min - 68 calorías

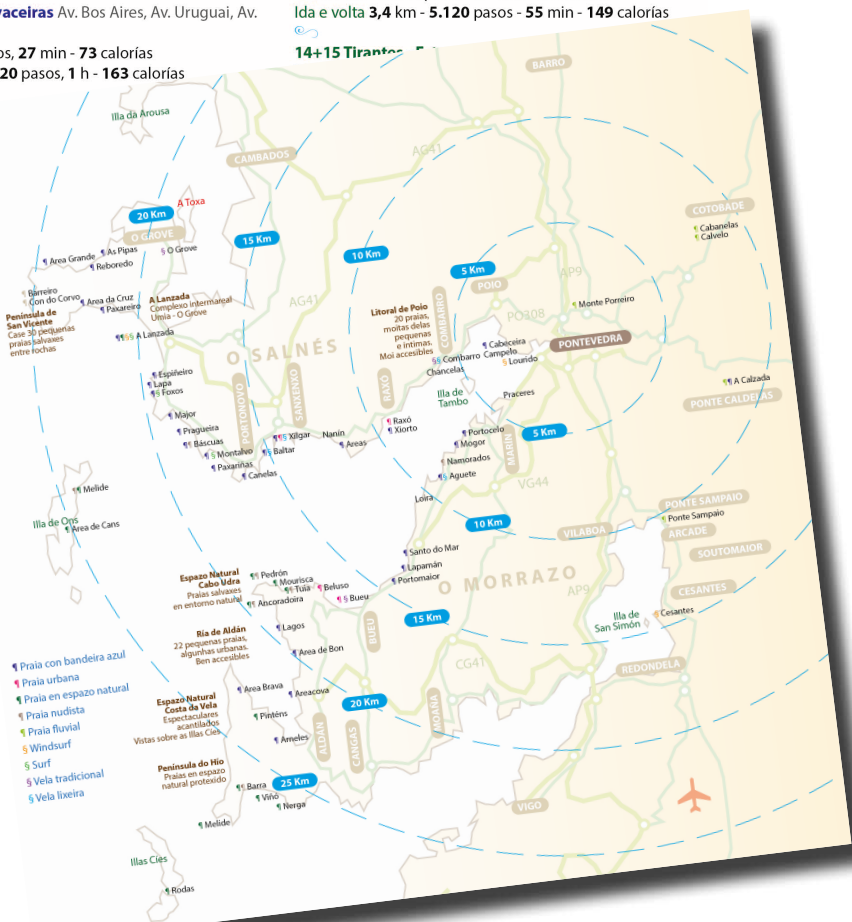
Ida e volta 3 km - 4.620 pasos - 50 min - 135 calorías

15 Praia fluvial - Estación bombeo Bos Aires, Senda Lérez

Ida 1,7 km - 2.560 pasos - 28 min - 76 calorías

Ida e volta 3,4 km - 5.120 pasos - 55 min - 149 calorías

14+15 Tirantes



El éxito de Metrominuto

El impulso internacional recibido por el Premio Intermodos determinó el éxito de Metrominuto más allá de Pontevedra. Esta distinción otorgada a la ciudad sirvió sobre todo para subrayar **el carácter peatonal de la movilidad** intermodal pontevedresa.

Caminar se incorporaba decididamente y sin complejos al conjunto de medios de transporte. El hecho de andar a pie salía así de su ostracismo, ya que se normalmente el transporte intermodal sólo consideraba los medios a motor.

El éxito de esta fórmula es sobre todo el éxito de un **modelo de ciudad pensado para los peatones**, un modelo admirado desde varias perspectivas a través de los diversos premios recibidos y de las numerosas demandas de información sobre el proceso recibidas en foros, congresos y reuniones de distinta naturaleza.

Desde el **Premio ONU Hábitat** patrocinado por la ciudad de Dubai, hasta los de **seguridad vial de la DGT y la FEMP** españolas, pasando por el **Active Design Award** de Nueva York, el **CERMI** de accesibilidad, etc... hasta intervenciones y menciones en los principales foros de movilidad internacionales celebrados en Bruselas, Roma, Munich, México, Nueva York, Madrid, Barcelona...

El libro **“Pontevedra, otra ciudad, otra movilidad”**, editado por la Fundación Pons (Madrid, 2015) recoge las principales razones del proceso y la experiencia.



Más que Metrominutos

Lógicamente, Metrominuto por sí solo no debe ser el único elemento que fomenta la movilidad a pie.

Infraestructuras: itinerarios peatonales, pasos peatonales elevados, accesibilidad universal, diseño amable del espacio, ausencia de obstáculos, plataformas únicas

Normativa municipal: prioridad peatonal, limitación de velocidad, zonas 20 y 30, limitación de las amenazas de coches, bicis y otros medios con ruedas

Filosofía de buen gobierno: incorporar la movilidad a pie en los programas electorales, en las agendas de gobierno, en los discursos públicos de responsables políticos, vecinales, sociales, culturales o deportivos,

Participación directa de la ciudadanía y entidades sociales: mesas de debate, asociacionismo, sistemas de participación pública en el gobierno local, etc.

De hecho, Metrominuto nació en una ciudad, Pontevedra, que desde 1999 viene realizando una transformación completa de sus **prioridades de movilidad**, **situando en primer lugar la peatonal**, seguida de la ciclista, el transporte público y, por último el automóvil privado.

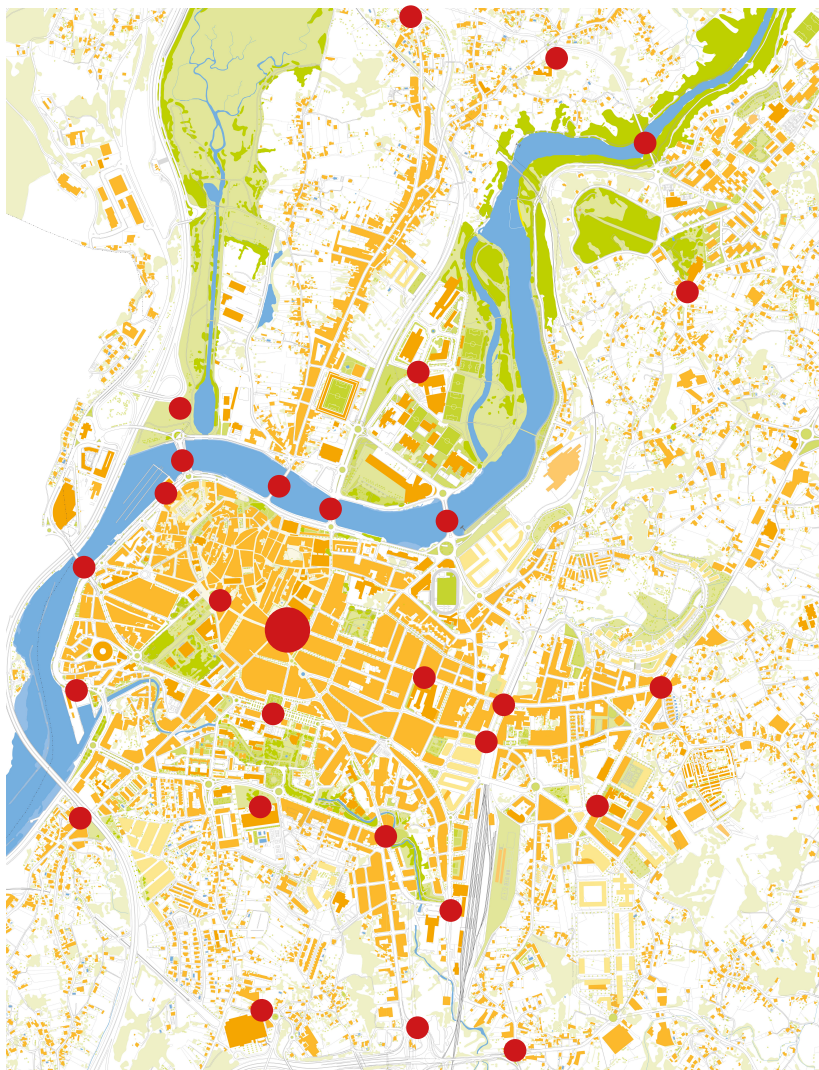
Así mismo, aplica el **concepto de “necesidad”** al uso urbano del coche privado, según el cual **sólo los vehículos que resulten absolutamente necesarios** deben hacer uso del espacio público (urgencias, servicios públicos, abastecimientos a empresas, servicios de tipo social y sanitario, transportes colectivos, etc), eliminando de la circulación los automóviles innecesarios para la vida colectiva.

Se consigue así **reducir los efectos nocivos del automóvil en medio urbano**: menor contaminación, menos humos, menos ruidos, menos agresividad, menos violencia vial, más seguridad, más uso diverso del espacio público, menos obstáculos, mayor accesibilidad universal, mejora de la movilidad infantil, menos riesgos para todos, mayor bienestar, en definitiva.

El proceso de elaboración

Paso a paso **1**

Seleccionar varios puntos de interés importantes en la ciudad, según su importancia, la afluencia de público, su distribución en el territorio y con una distancia entre ellos que resulte apreciable.



El anverso de Metrominuto ofrece un plano real de la ciudad con los puntos seleccionados y alguna otra información.

metrominuto Pontevedra

Máis información:
www.pontevedra.gal/movete



Os puntos azuis indican as referencias espazo-temporais do metrominuto para a circulación a pé

En bici....

Toda a área urbana ten a velocidade reducida a 30km/h para a circulación a motor, polo que é un espazo seguro para peóns e bicis

Na zona peonil, teñen prioridade os peóns sobre as bicis

— Vías nas que é preciso ter un especial cuidado cos automóviles a motor

..... Carril bici convencional

..... Paseo compatíbel para bicis

⊙ Aparcadeiros de bicis



2 / Elaboración paso a paso

Seleccionar un itinerario de conexión peatonal entre ellos, que sea el más recto y seguro.

3

Decidir el modelo de plano que se desea realizar. Puede ser más o menos sinóptico, o más o menos adaptado a la realidad cartográfica. Se recomienda una gráfica sinóptica, como todos los mapas de metro, en los que se inspira. En este manual pueden consultarse varias opciones de distintas ciudades.

4

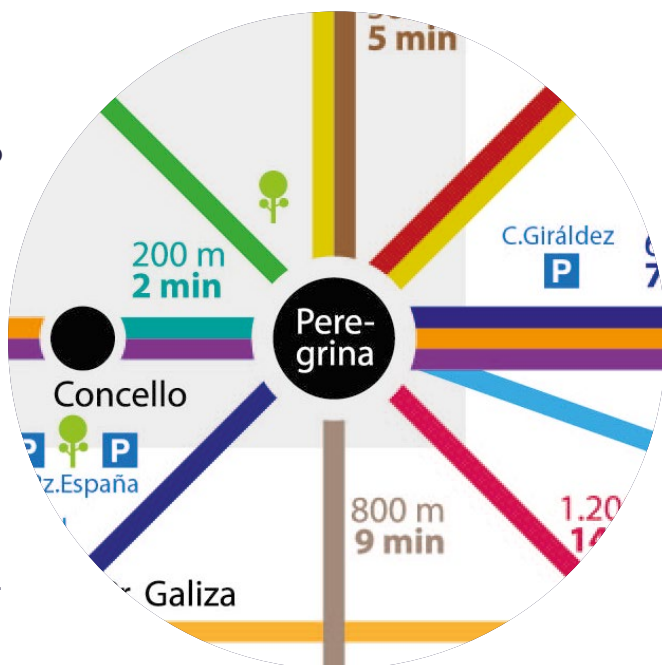
Parece conveniente establecer un punto central de referencia, correspondiente al centro neurálgico de la ciudad o punto de referencia, que ayude al usuario a manejar el plano.

5

Realizar las mediciones de las distancias ayudados por herramientas como Google Maps, y lo que es muy importante: redondear los resultados. Importan los metros de 10 en 10

6

Relacionar las distancias con el tiempo que lleva recorrerlas en condiciones normales. Se recomienda unos 5 km/h. En el plano debe publicarse esa relación, especificando que es aproximada y para una persona de mediana edad y en buenas condiciones de salud.



7 / Elaboración paso a paso

Realizar un estudio de campo o una observación sobre la naturaleza de cada itinerario para corregir los resultados de la relación anterior. Condiciones del tráfico a motor, especialmente cuando este todavía esté embrutecido (semáforos, salvado de grandes avenidas, pasos elevados o subterráneos...) Cuestas (en ciudades o itinerarios orográficamente complejos incluso podrían establecerse tiempos de subida y bajada). Estas observaciones deben traducirse a números, colores o símbolos irreprochables, redondeados y fáciles de interpretar, para hacer más simple su lectura..

8

Es importante reflejar accidentes naturales o características significativas de la ciudad, como el mar, ríos, parques, itinerarios peatonales, etc., siempre a través de fórmulas muy sencillas (mar azul, parque verde, pictograma árbol, barco...). Es necesario contemplar que no se trata de un mapa turístico, sino sobre todo para ciudadanos residentes, por lo que no es necesario resaltar ningún dato arquitectónico o patrimonial destacado.

Metrominuto Pontevedra			
De	A	Metros	Minutos
Santuario da Peregrina	Concello	200	2
	Pte. da Barca	700	8
	Pte. do Burgo	500	5
	Club Naval	1.000	11
	Médico Ballina	1.800	20
	Pte. Compostela	500	5
	Campus	1.300	15
	Hospital Provincial	600	7
	Gta. da Eiriña	800	9
	Gta. Av. Lugo	1.450	17
	Gta. 12 Novembro	1.000	12
	Conservatorio	1.500	18
	Estacións	1.200	14
	Gta. Av. Vigo	800	9
	Nó do Pino	1.500	17
	Xunta Campolongo	800	9
Médico Ballina	Carrefour Saloado	1.800	18
	Pte. do Burgo	1.300	15
	Campus	750	9
	Pte. Tirantes	350	3
	Gta. da Eiriña	600	7
	Gta. Av. Lugo	650	9
	Hospital Provincial	200	2
	Gta. 12 Novembro	200	2
	Conservatorio	500	6
	Estacións	650	8
	Hospital Provincial	750	9
	Gta. Av. Vigo	400	4,5
	Nó do Pino	700	8
	Xunta Campolongo	500	6
	Carrefour Saloado	800	9
Xunta Campolongo	Corbaceiras	800	9
	Casa do Mar	400	4
	Pte. da Barca	600	7
	Club Naval	400	4
Club Naval	Pte. do Burgo	400	4

Resumen iconográfico



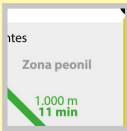
Transporte intermodal

Espacios fluviales



Línea litoral

Extensiones



Espacios peatonales

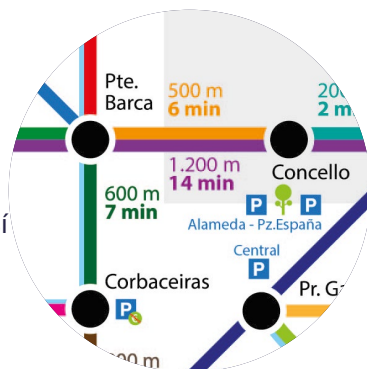
Espacios naturales



Parkings gratuitos o no

9 / Elaboración paso a paso

Conviene reflejar aspectos de la movilidad intermodal: espacios peatonales, estaciones de tren, autobús, metro, etc... siempre cuidando de no complicarlo con un exceso de información, así como características significativas del itinerario: túneles, puentes, descampados, espacios sin iluminar, si es necesario.



10

Si se trata de un espacio que tenga itinerarios con condiciones de accesibilidad universal adversas, debería advertirse de alguna forma, ya que las personas con sus capacidades de movilidad disminuidas tienen el mismo derecho al uso del espacio que las demás.

11

Una vez realizado el trabajo de campo, es necesario estudiar bien su plasmación gráfica. Sólo se puede aconsejar simplicidad, claridad, facilidad de lectura, siguiendo los cánones del diseño gráfico profesional.

12

Aunque el plano sea concéntrico, con un punto central de referencia, también debería contener datos relativos a la interconexión entre el resto de los puntos de la trama.

13

Existen varios ejemplos de Metrominuto, con gráficas similares pero con matices distintos. Estudiando todos ellos, debe elegirse el que más se adapte a las características del espacio o ciudad.

14

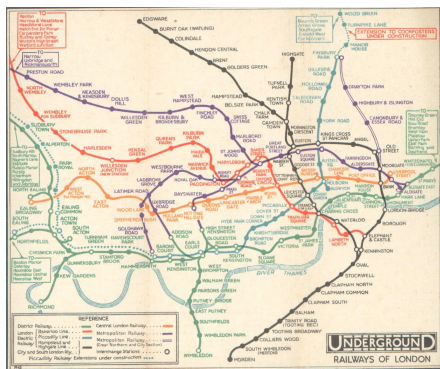
Una vez resuelto el diseño, debería difundirse tanto en soporte papel como en medios electrónicos y en el propio espacio público.

15

Si se incorporan anuncios, debido al patrocinio de alguna empresa local, cuyo logo tenga que aparecer en el plano, éste no debería aportar demasiado "ruido" al conjunto del plano.

Tributo a Beck

Los planos de metro han llegado a constituir una iconografía urbana alrededor del mundo. Pero hoy son como son gracias al genio del diseño Harry Beck, que consiguió elaborar en 1933 un plano algo más alejado del mapa real, pero mucho más claro para el usuario. A partir de entonces, todos los itinerarios de metro se presentan con líneas rectas y coloristas, con una gran facilidad de lectura.



Arriba, el mapa antes de la intervención de Beck. A la derecha, el resultado de su trabajo



Red de Ciudades
que Caminan

