



Editorial

Sobre el derecho a la movilidad urbana y al espacio público

El interés por publicar este primer número de Carajillo de la Ciudad dedicado al tema de la movilidad urbana, tiene por objetivo abordar aspectos que le atañen no sólo al transporte como función vital en la ciudad, sino que también, los que le corresponden a una dimensión integral más amplia y compleja, de gran repercusión sobre los derechos y necesidades de los ciudadanos. Tema urgente, de obligada transversalidad disciplinar, sobre el que hay que promover e innovar tanto en políticas de gestión, como en la concreción de acciones y proyectos, siempre orientados hacia la puesta en valor de la libertad e igualdad en el espacio urbano, con bases en el reconocimiento de una identidad del lugar y una racionalidad del aprovechamiento de los recursos de territorio.

La movilidad de las personas en la sociedad actual ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en periodos anteriores de la ciudad contemporánea. De ello es prueba la relevancia que ha tomado esa palabra no solo en el discurso urbanístico y el ambiental sino también en los planes de infraestructuras de transporte, incluso aunque éstos hayan sido formulados con otros objetivos, más centrados en la articulación territorial o el desarrollo económico.

Lo que no significa que el concepto tenga el mismo significado en cada uno de esos discursos, en los que se utiliza con muy diversas intenciones. Pero lo que si es cierto es que la palabra movilidad ha ido desplazando a la palabra transporte, no por motivos coyunturales sino porque realmente son conceptos de diferente alcance.

Esta nueva realidad social ha puesto en crisis no solo las certezas sobre las que se basaba el Urbanismo y la Ordenación del Territorio, hasta el extremo que su tradicional enfoque economicista está en profunda mutación. De ello es una muestra el hecho de que el determinismo de los factores de localización de las actividades económicas ha sido sustituido por criterios de oportunidades, oferta de externalidades, competencia entre espacios, especialización territorial, mutación constante de usos del territorio, etc.

Estamos ante un territorio donde se intercalan usos, donde se mezclan espacios centrales y espacios periféricos; un territorio de actividades diversas, frecuentemente cambiantes o efímeras, con espacios especializados (de comercio, de ocio, de servicios, etc.) que no es solo que atraigan usuarios sino que su propia supervivencia descansa en su capacidad de incrementar esa atracción. De ahí el creciente énfasis puesto sobre la construcción de infraestructuras, de todos los tipos y niveles.

Los profundos cambios sociales operados en nuestra sociedad han afectado a la cuantía y expresión social de la movilidad; con nuevos comportamientos que han de estar presentes en las políticas de atención a la movilidad como derecho de las personas, que sustituyen en la actualidad a las limitadas, aunque todavía necesarias, políticas de organización del tráfico y del transporte de personas y mercancías en la ciudad.

Nueva realidad social y de organización territorial que ha alterado también las prácticas e instrumentos de la planificación territorial y urbana, diferenciación en niveles que, a su vez, comienza a estar en crisis desde hace más de una década. Y que, desde la perspectiva que nos ocupa, se refleja en un cambio de paradigma respecto al modo de enfocar la planificación y gestión de la movilidad urbana, tal y como se tratará de mostrar en éste número temático de "Carajillo de la Ciudad".

En el derecho a la movilidad espacial descansa la realización de gran parte de las necesidades de conexión social de los ciudadanos. Esa necesidad de movilidad se expresa en muy diferentes formas de desplazamiento que, a su vez, plantean requerimientos diferenciales, tanto en cuanto a la organización del espacio público urbano como a la oferta precisa de espacios y de infraestructuras adaptadas a cada una de esas formas.

La gestión de programas y actuaciones tendentes a garantizar el ejercicio de ese derecho a todas las personas es una tarea de administración pública, hoy en día exigida en todas las sociedades democráticas como un imperativo que se ha ido acrecentando aceleradamente en los tiempos más recientes. Ha contribuido a ello una conjunción del hartazgo

colectivo respecto al tiempo y molestia asociados a los desplazamientos urbanos con la mayor conciencia sobre los costes ecológicos y energéticos que conlleva el modelo imperante de atención a la movilidad de personas y mercancías.

El problema es que para la gestión de un modelo de movilidad urbana que se califique de más sostenible se precisa de un plan, de un programa de actuaciones encadenadas tendente a la consecución de unos objetivos. Y para la elaboración de ese plan no existe, todavía, un instrumental técnico validado y eficaz.

Existe desde hace ya varias décadas, una disciplina consolidada de planificación de las redes de transporte que ha producido métodos e instrumentos que, de forma errónea se aplican al diseño de planes de movilidad urbana, aunque gran parte del instrumental que han consolidado puede ser útil con un enfoque metodológico alternativo.. Porque transporte y movilidad no son términos sinónimos; el primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el coste del viaje (o de empresas especializadas en producir o gestionar esas infraestructuras), el otro supone, por el contrario, atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte.

Se hace pues necesario, pues, entender, previamente, el como la organización de la ciudad (su extensión, su forma, su estructura) afecta a la expresión espacial de la movilidad, al comportamiento de las personas respecto a las formas y motivaciones de esa movilidad.

No es posible hablar de expresión espacial de la movilidad sin tener en cuenta que ésta es una respuesta a la oferta de posibilidades que la ciudad ofrece; y, que más allá de que exista una demanda objetivamente marcada por la existencia de relaciones entre las actividades urbanas, esta demanda puede ser satisfecha de maneras muy diversas, e incluso puede permanecer latente (no satisfecha) por ausencia de oferta de espacios adaptados a sus requerimientos o por desproporción entre la carestía (en tiempo o dinero) que conlleva su uso y la utilidad del desplazamiento en concreto.

Entender que es la adaptación y gestión del espacio público urbano una de las dos principales herramientas sobre las que descansa un planteamiento más sostenible de la movilidad urbana (la otra sería la gestión de los sistemas especializados de transporte mecanizado), supone adoptar las siguientes premisas como punto de partida de esas políticas:

-Todas las formas de desplazamiento tienen importancia en el sistema de movilidad y deben de ser atendidas. La atención excesiva a aquellas formas que son más agresivas en la ocupación del espacio suele comportar la marginación de otros modos de desplazamiento. El automóvil no es más que una eficaz y versátil forma de desplazamiento, pero ocupa todo el espacio posible en las ciudades que se han adaptado a su uso masivo, no solo en las calzadas de circulación de sus calles sino también en las aceras y los espacios libres para aparcar.

-La inexistencia de espacios adaptados a los requerimientos de las formas más normales y eficaces de desplazamiento en distancias cortas (caminar, ir en bicicleta, etc.) no solo supone una marginación de este tipo de movilidad, que atenta contra la propia esencia de la ciudad, sino que a menudo conlleva la imposibilidad de desplazamiento para amplias capas de población.

-Las políticas de dar preferencia a determinadas formas de movilidad en áreas determinadas del espacio público constituyen una apuesta por un determinado modelo, pero solo serán efectivas si se inscriben en una visión global sobre la totalidad del funcionamiento de la ciudad que especialice diferentes tipos de redes de movilidad y de espacios de convivencia.

-Esta llamada a la integración de todos los modos en las propuestas organizativas del funcionamiento del sistema urbano es consecuencia de la certidumbre de que no todos los modos de desplazamiento tienen la misma eficacia según sus motivaciones, distancias y condiciones en que se dan.

Y, en este sentido, un modelo de movilidad urbana alternativo al actual es una estructura que descansa sobre tres pilares: conseguir que la gente camine, o vaya en bicicleta, en desplazamientos de corta dirección, que use el transporte público en desplazamientos más largos y racionalizar el uso del automóvil, limitándolo en la ciudad al espacio donde es más útil.

Las tres tareas requieren de la preparación de un espacio público de la ciudad que hasta ahora trataba de entenderse como neutro, lo que quería decir que se le entregaba al medio de transporte más poderoso e invasivo: el automóvil. No es, por tanto, posible hablar de una movilidad con criterios de sostenibilidad sin hablar también de la urbanización del espacio público.

Barcelona, 19 de octubre de 2009

Firmado Equipo del Programa de Gestión de la Ciudad de la UOC:

Jordi Borja, Manuel Herce: Directores.

Jaume Curbet: Director del área en Seguridad Urbana.

Albert Arias: Geógrafo.

Majda Drnda: Filóloga.

Mirela Fiori: Arquitecta.

Miguel Mayorga: Arquitecto y Responsable de publicaciones.

> **EN ESTE NÚMERO:**

> **Movilidad y transporte, dos distintas formas de abordar un mismo problema**

> **Reinventar las proximidades desde la ciudad sostenible**

> **"El movimiento se demuestra andando"**

> **Dotaciones de aparcamiento y nuevos desarrollos urbanísticos**

> **La movilidad de los pobres en dos metrópolis europeas**

> **Noticias**

> **Presentación**