

© Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. 2015

Universidad de Sevilla

Sevilla. Fecha (04-02-2015)

LA CIUDAD PEATONAL:

Integración de la Planificación Urbana y Territorial - Sevilla y su territorio desde la movilidad peatonal -

1. Introducción y antecedentes

La ciudad-territorio contemporánea está mostrando, desde hace más de dos décadas, signos de cierto agotamiento por la insostenibilidad del sistema de desplazamientos, excesivamente dominada por la gobernanza del vehículo privado. Ello ha relegado la movilidad peatonal a un segundo plano olvidando la importancia del **peatón** como actor primario y sustancial de la escena urbana. La continuidad de la red peatonal de los barrios, como parte esencial y sustancial del esqueleto operativo de la ciudad, aunque reconocida por todos, su existencia virtual no se asume por la planificación.

La contribución del peatón a la movilidad sostenible, su vinculación y en alianza con el transporte público y la bicicleta, resulta fundamental para establecer un reparto más equilibrado de la movilidad urbana, sumándose así al objetivo de reducir los costes energéticos del transporte (ante un panorama mundial donde los combustibles fósiles tienen fecha de caducidad declarada por toda la comunidad científica). Nos encontramos, hoy más que nunca ante un cambio de rumbo en la planificación del sistema de movilidad; ante el reto de un futuro incierto en materia energética, para lo cual la ciudad debe estar preparada.

Abundar en el conocimiento de las características cualitativas y cuantitativas de la movilidad peatonal se convierte en un asunto sustancial para todas las políticas sobre la ciudad, tanto en lo que se refiere a los modelos urbanos y territoriales de la estructura urbana, como sobre los grupos sociales sensibles a la implantación de modelos de ciudad más amable y habitable.

Favorecer la peatonalidad, profundizar en sus posibilidades se ha convertido en un objetivo común de las diferentes administraciones, que han iniciado el camino para reorientar sus políticas hacia la sostenibilidad del sistema de desplazamientos. No obstante, la planificación real no dispone de herramientas útiles, modelos urbano-territoriales ni protocolos que nos permitan predecir las ventajas, fortalezas y obligar a pensar y establecer los cambios que hay que introducir para mejorar la vida de las ciudades.

Este trabajo de investigación está realizado por personal del grupo de investigación “La casa y el Lugar - El territorio de la Arquitectura” HUM-411 de la Universidad de Sevilla. Los investigadores son los arquitectos: Gonzalo Díaz Recaséns, Mario Algarín Comino, Carlos Díaz-Recaséns Montero de Espinosa, Gonzalo Díaz-Recaséns Montero de Espinosa, Verónica Llamas Rubio y Julián Prieto Fernández, el geógrafo: Javier López Otero y el geógrafo y antropólogo Eduardo Díaz-Recaséns Montero de Espinosa.

Las empresas colaboradoras son Infraestructura y Territorio S.L. bajo la dirección de Indalecio de la Lastra Valdor, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, incluyendo a los profesionales Jaime Suarez Obel, Miguel Surribas Murillo, Antonio Trillo Sánchez y Pablo Moreno Ordoñez, la empresa Contorno SL representada por la dirección de José Luis Cañavate Toribio y Carlos Corral Sáez, Ingeniero de Caminos como experto en Movilidad Peatonal.

2. Objetivos perseguidos y resultados previsibles

La amenaza que supone el previsible incremento de costes en los combustibles fósiles a medio plazo, convierten a la movilidad peatonal en las aglomeraciones urbanas de Andalucía en una opción de movilidad útil y competitiva en recorridos urbanos, que ofrece grandes ventajas por su mayor sostenibilidad respecto a los demás modos de desplazamiento, tanto para la ciudad como en las conexiones territoriales.

La peatonalidad necesita de sus propias infraestructuras y condicionantes para que pueda desarrollarse, y el conocimiento de sus parámetros y el de los tipos de usuarios de la peatonalidad resulta esencial, para proponer normas, recomendaciones y conclusiones generales para su implantación en la gestión y planificación de la ciudad.

Observamos como la planificación de las ciudades se ha desarrollado en ausencia de criterios de densidad mínima eficiente, y muchas periferias de las grandes áreas metropolitanas planificadas con densidades bajas y largas distancias hacia casi todo, que imposibilitan la peatonalidad de la vida, que es reclamada aquí como un “derecho” natural de las personas en su cotidianeidad, impidiendo que los desplazamientos de las actividades más elementales se hagan a pié.

Son varios los documentos de referencia del marco legislativo (europeo y español) que consideran la movilidad peatonal como un modo de transporte eficaz para los desplazamientos, y no solamente para el ocio, el paseo y la contemplación del paisaje. Entre ellos destacan la “Agenda Territorial Europea”, la “Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio” (PEOT), la “Estrategia Española de Movilidad Sostenible”, y la “Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España”.

La ciudadanía está cambiando hábitos y pautas de comportamiento ante el demostrado interés por las infraestructuras para la peatonalidad (paseabilidad) de la ciudad-territorio, que no han sido trasladadas a la gestión y la planificación de los barrios, ciudades y por extensión a la totalidad del territorio, y no existen herramientas explícitas, modelos de referencia, marcos metodológicos, etc, para priorizar lo peatonal como parte esencial y sustancial del esqueleto operativo de la ciudad, y para comprender mejor, predecir y planificar las relaciones complejas y no lineales desde la prioridad peatonal, como factor clave de la planificación de la movilidad en las ciudades.

Nos encontramos, hoy más que nunca ante un cambio de rumbo en la planificación del sistema de movilidad; ante el reto de un futuro incierto en materia energética, para lo cual la ciudad debe estar preparada. Observamos como los criterios tradicionales se han transformado de modo que para el peatón se consideraba una distancia para andar de 400-500m mientras que la realidad actual supone admitir admitir desplazamientos peatonales que pueden alcanzar fácilmente entre los 1,5 y los 2,5 kilómetros, si existen unas condiciones mínimas de calidad y continuidad.

Pensamos que implantar una nueva cultura de la peatonalidad supone un cambio de actitud para interpretar la realidad de la ciudad desde los aspectos siguientes:

- Cuantificar y cualificar los distintos aspectos de la movilidad peatonal desde el reconocimiento de la red de caminos históricos, que condicionaron el origen del lugar desde su asentamiento, hasta la integración que prevalece en su estructura en relación con la Planificación Urbanística de la ciudad-territorio.
- Identificación del esqueleto peatonal de la ciudad que justifica sus preexistencias, su razón primigenia y como se nos presenta en la actualidad.

- Problemática de las secciones de las calles, exigencias de la lógica actual, la sombra en la peatonalidad y la compatibilidad de lo peatonal con otros elementos mecánicos (cintas rodantes, teleférico), etc. En definitiva valorar los distintos espacios de la peatonalización.
- Condicionantes del peatón como actor principal de la ciudad e identificación de los usuarios según condicionantes sociales, género, edades, y quizás los modos de desplazamiento compatibles.
- La percepción de la ciudad por el peatón; las diferencias entre los lugares dinámicos y los estáticos en el caminar, áreas de remanso y de influencia en la red peatonal.
- La movilidad peatonal como suma de actividad física, situación mental del espectador de la escena, las relaciones de vecindad y la peatonalidad, la percepción y vivencia del lugar en el andar.
- La rehabilitación del espacio público y las relaciones peatonales: dos caras de la misma moneda.
- La movilidad peatonal y la repercusión en la salud: relaciones biunívocas desde la medicina preventiva.

Por todo ello el objetivo general del proyecto consiste en crear normas para conseguir que la Planificación Urbanística y Territorial de las aglomeraciones urbanas de Andalucía se integre con la movilidad peatonal como prioridad en las decisiones que afectan a los restantes modos de transporte.

Los resultados obtenidos serán aplicados a la movilidad peatonal de la Aglomeración Urbana de Sevilla, tomando como referencia los itinerarios peatonales urbanos descritos en el PGOU de Sevilla, hasta su extensión sobre los caminos históricos que dieron origen tanto a la fundación de la ciudad como a la mayor utilización de la extensa red caminos públicos, vías pecuarias, caminos de servicio de las infraestructuras y vías verdes, y la operatividad de recuperar estos caminos como relaciones peatonales entre los municipios próximos con Sevilla.

Para ello, será necesario analizar y desarrollar modelos urbanos-territoriales y metodologías de planificación que prioricen la movilidad peatonal con la planificación urbanística, donde el peatón sea el factor de medida y contraste.

Los principales aspectos de la investigación serían los siguientes:

- Desarrollar Metodologías para la integración de la planificación de las aglomeraciones urbanas y la organización interna de las ciudades con el sistema de movilidad peatonal.
- Definir los modelos urbanos y territoriales para conjugar la alianza de la movilidad peatonal junto con la bicicleta y el transporte colectivo, y crear Proximidad peatonal en viajes residencia-trabajo.
- Cuantificar la contribución de la movilidad peatonal en la reducción de costes energéticos del sistema de desplazamientos. Cuantificar las externalidades del transporte cuando se prioriza la movilidad peatonal.
- Disponer de una base de datos sobre la evolución de la movilidad peatonal en las ciudades y el territorio adscrito.
- Identificar a los colectivos sociales al servicio de la ciudad peatonal, para diseñar conjuntamente estrategias dirigidas a los colectivos sociales que apoyen los principios de la movilidad peatonal al servicio de la ciudad.

Los resultados previsibles del trabajo de investigación se asocian a valorar los ahorros económicos, energéticos, ambientales y de la salud, que supondría priorizar la peatonalidad y paseabilidad de las ciudades y las aglomeraciones urbanas de Andalucía.

Definir y profundizar en los modelos urbanos y territoriales asociados a priorizar la movilidad peatonal en la Planificación Urbanística y Territorial, permitirá ofrecer a la sociedad en general en sus diferentes agentes y gestores de la ciudad y el territorio una serie de protocolos, metodologías y modelos urbanísticos a quienes intervienen en las decisiones que afectan al Planeamiento Urbanístico y en los proyectos arquitectónicos de la nueva ciudad, es decir, servirá a los agentes que intervienen en la creación de la ciudad y el territorio.

3. Aspectos innovadores y justificación del proyecto

El desarrollo de modelos o protocolos metodológicos para definir la integración de la planificación urbanística con la movilidad peatonal, supone establecer una nueva unidad de medida en la ciudad, que obligue y contemple como una prioridad el sistema peatonal de desplazamientos como parte de la intermodalidad del transporte sostenible.

La incorporación en la legislación vigente en materia de movilidad, aplicada a la Planificación Urbanística y Territorial son cada vez más necesarios, al no ser posible crear una ciudad basada en el hecho peatonal y libres de coches. Hoy día se impone la utilidad de este tipo de modelos urbanos, que compatibilizan la movilidad con las ventajas del modelo de vida ecológico y son garantía de la multifuncionalidad que debe tener el espacio colectivo en la ciudad. Los “Eco-barrios y Barrios sin coches” son ejemplos realizados en otros países europeos (Vauban en Freiburg, Winenden en Stuttgart, etc.), que de serían de gran interés ciudadano, al ser inviable hoy día su aprobación por los Ayuntamientos.

La legislación urbanística de aplicación en Andalucía, la ya anticuada LOUA, no incluye ninguna medida para articular la peatonalidad como un principio básico de la planificación. Mientras en ella la movilidad motorizada en vehículo privado, defendida como único modelo reconocido, se garantiza por ejemplo obligando a construir aparcamientos en superficie dentro del viario interior como norma de obligado cumplimiento.

Los nuevos Protocolos objetivo de esta investigación deben estudiar, valorar y justificar la prioridad de la movilidad peatonal en la ciudad existente y la nueva ciudad, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, dando respuesta a preguntas tales como las siguientes:

- ¿Cuánto ahorra una ciudad que prioriza la alianza entre peatón, ciclista y transporte colectivo sobre lo motorizado en los nuevos desarrollos urbanísticos lo peatonal?
- ¿Cuales son los parámetros óptimos para crear Proximidad desde la movilidad peatonal en la ordenación de los usos residenciales, las actividades productivas y los equipamientos?
- ¿Como y donde deben situarse los aparcamientos de los residentes para optimizar la ciudad peatonal?
- ¿Qué condiciones deberían imponerse en los nuevos desarrollos urbanísticos para limitar la circulación motorizada y potenciar las relaciones andando como criterio principal de ordenación de los usos?
- ¿Cómo deben orientarse las relaciones exteriores de la nueva ciudad hacia las zonas de mayor centralidad urbana?
- Encontrar respuestas a todas ellas será objeto de los trabajos a desarrollar.

Establecer la movilidad peatonal como centro de la proyectación y planificación urbana supone recuperar la percepción y vivencia del lugar en el andar, sintiendo el mundo que nos rodea de forma diferente, y valorando de forma inducida la convivencia vecinal, el encuentro ocasional y el redescubrimiento del espacio público y estancial en la escena más próxima al ciudadano.

La elaboración de “Protocolos”, modelos y metodologías de trabajo para priorizar la movilidad peatonal en la ciudad y en el territorio permitirá disponer de un mayor conocimiento de los parámetros cualitativos

y cuantitativos sobre la movilidad peatonal, así como de los grupos sociales sensibles a la implantación de modelos de ciudad amable y habitable permitirá desarrollar infraestructuras específicas peatonales integradas en los sistemas viarios de las ciudades. Este camino permitirá un mayor acercamiento de la sociedad sobre la importancia de contar con una adecuada red peatonal integrada en la planificación, lo cual permitirá que la ciudad peatonal construya sus propias infraestructuras, avanzado en la misma proporción que lo ha hecho la bicicleta y el transporte público.

