

E S C U E L A

PLAN AIRE
Curso avanzado de
espacio público

D E

MÓDULO
2. La movilidad

TEMÁTICA
2.1. Ordenar la
oferta y la demanda

E S P A C I O

P Ū -

2.1 B L I C O

La Escuela de Espacio Público es un proyecto creado e impulsado por la Red de Ciudades que Caminan, entidad sin ánimo de lucro compuesta por ayuntamientos, diputaciones y otras administraciones públicas que tienen como objetivo común recuperar espacio

público y poner en valor el caminar como modo de desplazamiento. La propiedad intelectual de este cuaderno pertenece a su autor y a la Asociación Red de Ciudades que Caminan, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con número 605087. ©2024

ciudadesquecaminan.org/escuela-espacio-publico | admin@eep.ciudadesquecaminan.org | +34 606456917





José Luis Cañavate Toribio

URBANISTA Y EXPERTO EN COMUNICACIÓN.
ASESOR DEL BANCO MUNDIAL

Urbanista, ingeniero, con tres másteres en Comunicación No Verbal, Criminología, Negociación y Perfilación de personalidad. Hoy, en mitad de una tesis doctoral sobre el Urbanismo del Crimen.

Presidente del Comité Científico Fundación Ciudad y profesor en la Universidad ESAN en Perfilación y Comunicación Estratégica. Director Master en Gestión de las Ciudades Iberoamericanas y en Comunicación No verbal.

Con más de 40 años de experiencia en gestión de procesos de gestión política, comunicación y negociación sobre sociedad urbana y territorio, ha realizado más de 100 proyectos en Europa, África y América del Sur.

Conferenciante y comunicador en más de 100 congresos y seminarios, autor de numerosas publicaciones y artículos sobre comunicación y comportamiento, urbanismo y seguridad. Actualmente es asesor del Banco Mundial.

RESUMEN

Encontraremos aquí una fórmula para acometer la movilidad urbana desde la puesta en valor del espacio público. Nos referiremos a la planificación, el diseño o la gestión de los espacios, que nos resultará interesante ya seamos responsables directos o simples observadores u observadoras entusiastas.

Hablaremos de las diferencias entre movilidad y tráfico y sobre cómo identificar planteamientos que han cambiado el nombre pero no el contenido. Reflexionaremos sobre si la oferta de movilidad debe responder a la demanda y profundizaremos en aspectos cruciales de la relación entre territorio y movilidad, tales como las escalas funcionales, la dimensión metropolitana, la relación entre el centro y las periferias y los riesgos, a veces poco comentados, de la ciudad compacta.

En definitiva, plantearemos retos que requieren aprender a manejar otros conceptos y revisar muchos de los principios que hemos asumido como intocables hasta hoy. Es una provocación para la cual os deseamos mucho entusiasmo y buena predisposición.

<u>01.</u>	Movilidad versus tráfico	6
<u>01.01.</u>	Los conceptos	
<u>01.02.</u>	La movilidad es un derecho	
<u>02.</u>	Movilidad y su relación con otros factores urbanos	15
<u>02.01.</u>	Equipamientos	
<u>02.02.</u>	Intermodalidad	
<u>02.03.</u>	Innovación tecnológica	
<u>02.04.</u>	Inclusión	
<u>02.05.</u>	Economía	
<u>02.06.</u>	Urbanismo conductual	
<u>02.07.</u>	La educación como factor diferenciador	
<u>03.</u>	Gestión de la demanda y gestión de la oferta	29
<u>03.01.</u>	Gestión de la demanda y sostenibilidad	
<u>03.02.</u>	Estrategias para la gestión de la demanda	
<u>03.03.</u>	Impactos en la calidad de vida	
<u>03.04.</u>	La innovación desde la demanda	
<u>03.05.</u>	La particularidad de la participación	
<u>03.06.</u>	Gestión de la demanda y economía	
<u>04.</u>	La interpretación de las escalas funcionales	43
<u>04.01.</u>	Las escalas funcionales	
<u>04.02.</u>	El caso de los territorios metropolitanos	
<u>04.03.</u>	La comprensión de centro y periferia	
<u>04.04.</u>	La reinterpretación de la ciudad compacta	
<u>05.</u>	Para saber más	66
<u>06.</u>	Atener en cuenta	68
<u>07.</u>	Imprescindibles	70
<u>07.01.</u>	Anne Hidalgo	
<u>07.02.</u>	Janette Sadik-Khan	
<u>08.</u>	Glosario	74

01. Movilidad versus tráfico

01. Movilidad versus tráfico

Comenzaremos este cuaderno replanteando nuestra forma habitual de expresar algunos de los problemas de nuestros pueblos y ciudades. La primera cuestión que habría que poner encima de la mesa es por qué hemos comenzado a hablar de Movilidad y estamos intentando dejar de hablar de Tráfico. Las definiciones que se aportan a continuación pueden ayudarnos a entender este cambio en el lenguaje.

También es necesario plantear con claridad que no es lo mismo resolver problemas de tráfico que preparar a nuestros municipios para hacer compatible el derecho a la movilidad con la sostenibilidad y con la implementación de un sistema de espacios públicos generosos y utilizables por toda la población.

Así mismo, antes de iniciar una primera aproximación hacia cómo recuperar el espacio público para las personas, es necesario acordar un mínimo de consenso sobre los términos que se están empezando a superponer ineficazmente en el mundo de la comunicación urbana y también en muchos contextos técnicos. A continuación pasamos a definir algunos de ellos.

01.01. Los conceptos

A. Movilidad

Este término se refiere a la capacidad con que personas y bienes son desplazados entre diferentes lugares dentro de un espacio urbano o de un territorio. Integra una amplia gama de procesos, incluyendo los desplazamientos de peatones y bicicletas, que deberían ser leídos como la parte principal de la movilidad urbana, por delante del uso de vehículos motorizados individuales y colectivos, incluido el transporte público.

Además la movilidad es un indicador clave del concepto de integración, porque es la base de la accesibilidad y la conectividad dentro de una estructura funcional urbana. Es importante porque nos aporta una información nítida sobre cómo los sistemas de infraestructuras, los procesos políticos o incluso los servicios municipales urbanos pueden ayudar o penalizar la accesibilidad a recursos, equipamientos y oportunidades de uso o servicios de cualquier tipo.

Este concepto de integración al que se hace referencia tiene en cuenta la disponibilidad de medios de transportes, pero también la capacidad, eficiencia, disponibilidad o incluso la percepción de comodidad y el concepto de sostenibilidad en el desplazamiento de los diferentes usos en el funcionamiento de una ciudad.

B. Accesibilidad

Este concepto se refiere a la facilidad con la que todas las personas pueden llegar a los destinos habituales de una ciudad o de un pueblo como es el laboral, educativo, de ocio, etc., con independencia de la capacidad de la infraestructura, del medio de transporte utilizado y de las capacidades físicas y mentales de cada individuo.

Por otra parte, la organización de flujos y/o los bloqueos a través de congestiones de vehículos en los sistemas viarios se asocian al concepto transporte, el cual se refiere de modo muy específico a los sistemas y a los medios que utilizamos para mover tanto mercancías como personas. En este contexto, la palabra accesibilidad incide en la importancia de la supresión o minimización de barreras y el énfasis que deberíamos poner en la creación de entornos de carácter inclusivo. También deberíamos comenzar a olvidar esa priorización eterna para mejorar la circulación o suministrar nuevos modos e infraestructuras de transporte.



En esta avenida principal de Vitoria-Gasteiz la integración del tranvía se aprovechó para transformar por completo su sección y generar una plataforma única que facilita la accesibilidad universal en toda su anchura. También se introdujeron árboles de gran porte, iluminación peatonal y equipamiento para la estancia.

C. Tráfico

Este concepto está relacionado con la acumulación de vehículos sobre las vías públicas. Aunque en determinados contextos en los últimos años se habla de “tráfico peatonal”, lo cierto es que es muy inusual encontrarlo en los documentos oficiales de ordenación de la movilidad de un ayuntamiento. El tráfico es un fenómeno que aparece como consecuencia de la demanda de movilidad y que está íntimamente vinculado a la utilización masiva de vehículos privados y, en general, con el transporte motorizado.

Cuando hablamos de tráfico, especialmente en ámbitos sociales y/o políticos, solemos hablar de congestión, resultado de una insuficiente capacidad del sistema viario para poder gestionar la gran cantidad de vehículos que intentan acceder y circular simultáneamente por él. En este contexto debemos aceptar que el tráfico tiene unas consecuencias negativas y muy directas en la eficacia del sistema general de transporte, que se extienden a la calidad del aire y otros factores ambientales, por lo que podemos decir que el tráfico afecta negativamente a la calidad de vida de los habitantes urbanos.

D. Transporte

Entendemos como tal el conjunto de sistemas y medios que usamos para facilitar la movilidad tanto de mercancías como de personas.

Este concepto recoge tanto la infraestructura física (el sistema viario, incluyendo la aceras, y, en su caso, las vías ferroviarias y también las ciclovías) así como las unidades móviles, esto es, los vehículos o los servicios que tienen que trabajar dentro de estas redes (bicicletas, sistemas de taxi, trenes, los autobuses, coches, motocicletas...).

El transporte en definitiva es el sustento real de la movilidad, y en gran parte, define cómo y con qué eficacia se pueden mover tanto las mercancías como las personas.

La planificación del transporte supone que hay que integrar una gran cantidad de modos diferentes de transporte equilibrado para que las necesidades de la población se puedan satisfacer de un modo lo más sensato, lo más sostenible, lo más equitativo posible.

E. El manejo de estos conceptos

En definitiva, mientras la movilidad se ha centrado en la capacidad de movimiento y de acceso, el tráfico trabaja con las limitaciones y retos que plantea el movimiento de vehículos y el transporte se ocupa de los medios que sean necesarios para conseguir esa movilidad eficiente.

Distinguir entre movilidad, accesibilidad, tráfico y transporte y comprender la relación entre estos términos es una obligación irrenunciable para poder acometer los retos que hoy podemos enfrentar en cualquier servicio municipal. **El manejo de estos conceptos es el primer paso para poder plantear estrategias efectivas** dirigidas a conseguir una movilidad sostenible, para abordar en profundidad el asunto de la congestión del espacio público y para mejorar cualitativamente esa infraestructura de transporte para todas las personas usuarias del espacio urbano.

En síntesis, deberíamos aceptar que en el mundo del diseño de lo urbano, esta terminología describe componentes interrelacionados (pero muy diferentes) relativos a los mecanismos que utilizamos las personas y las mercancías para movernos dentro de las ciudades y los pueblos. Aunque es muy frecuente asistir a su empleo superpuesto, deberíamos prestar atención a que cada uno tiene un significado específico y esos importantes matices deben influir de modo actualizado y contundente en nuestro trabajo de planificación y gestión del espacio público y la calidad de vida urbana.

Algo obligado en estas primeras reflexiones es reconocer que todos ellos trabajan sobre el mismo soporte físico, que es el espacio público, y en consecuencia, debemos intentar entender la relaciones entre todos ellos y su espacio para qué y por qué es necesario, matizar y dejar bien claro los límites, las áreas de superposición y el alcance de cada uno de estos conceptos.

01.02. La movilidad es un derecho

Entender y aprender a diferenciar y utilizar correctamente los matices entre los conceptos de movilidad, tráfico, transporte y accesibilidad, es importante, pero es sólo una parte del algoritmo que debemos manejar para conseguir ciudades eficientes, donde el espacio público comience a jugar un papel mucho más central que hasta ahora.

Es necesario hacer llegar al resto municipal a la opinión pública y explorar nuevas capacidades técnicas para hacer partícipes del proceso de cambio de paradigma del espacio público con acciones eficaces para influir en la opinión pública. Participación y comunicación amplia e inteligente con la ciudadanía, ambas con fundamentación y al punto de partida de cualquier procedimiento estratégico.

94.92. La representación. El movimiento asociativo

La participación del movimiento asociativo que representa a vecinos y vecinas, comerciantes, empresarios y profesionales en el desarrollo de las políticas públicas y programas de actuación municipal.

ESCUELA DE ESPACIO PÚBLICO

Contenido exclusivo para personas vinculadas a entidades asociadas a la Red de Ciudades que Caminan.

Consulta cómo integrar a tu municipio o Diputación en [nuestra página web](#) o pregunta por los cursos de la escuela en: secretaria@eep.ciudadesquecaminan.org

El movimiento asociativo de la ciudad de Madrid es, aquel que se crea para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos, en materia de políticas, acciones y fundamentación de procesos y contribuye a difundir el estado para que sea mayor conciencia, del sector comercial, e de los medios de transporte compartido, defendiendo y haciendo que el proceso transformador, el nuevo modelo de movilidad.

Hay que aprovechar el tejido asociativo para realizar procesos participativos de todo nivel y, incluso, como actor en el proceso de participación asociativa en fundamentación, constitución y gestión informada e integrada "del todo", sobre todo en relación con los que se refieren que existe un movimiento organizado (vecinos, comerciantes, etc.).