

E S C U E L A

PLAN AIRE
Curso avanzado de
espacio público

D E

MÓDULO
2. La movilidad

TEMÁTICA
2.2. Construir
redes intermodales

E S P A C I O

P Ū -

2.2 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.

En este cuaderno profundizaremos en las relaciones entre los distintos sistemas de transporte en ciudades de tamaño intermedio, dentro del marco conceptual de la movilidad y el espacio público como un solo sistema. Este enfoque requiere una visión estratégica y holística.

Hablaremos del ámbito de actuación de los planes de movilidad y sobre como anticiparse a los efectos perniciosos de la gestión de la oferta. También profundizaremos en las bases para la creación de un modelo de redes múltiples y sobre los elementos esenciales de este modelo, aportando una metodología para trabajar con ellos.

Por últimos reflexionaremos sobre los modelos de planeamiento inverso frente a los modelos basados en las analogías con teorías de fluidos; distinguiremos entre multimodalidad e intermodalidad y apuntaremos algunas ideas para tejer una buena red de intercambiadores.

ÍNDICE

<u>01.</u> Introducción al modelo de redes	6
<u>02.</u> Claves conceptuales	11
<u>03.</u> Claves prácticas	17
<u>04.</u> Lógica de un modelo urbano funcional sobre un sistema de redes múltiples	22
<u>05.</u> Bases para un modelo de redes	28
<u>06.</u> Elementos y metodología para una red urbana multimodal	32
<u>06.01.</u> Los corredores multimodales	
<u>06.02.</u> La red peatonal	
<u>06.03.</u> Metodología para la creación de una red de corredores peatonales urbanos	
<u>07.</u> Modelos de planeamiento inverso	42
<u>08.</u> Principios de intermodalidad y multimodalidad	45
<u>09.</u> Último paso: la red de intercambiadores	49
<u>10.</u> Para saber más	53
<u>11.</u> Imprescindibles	55
<u>11.01.</u> Clarence Perry	
<u>12.</u> Glosario	57

01. Introducción al modelo de redes

01. Introducción al modelo de redes

Una de las herramientas de mayor utilidad para conseguir ciudades resilientes y equitativas, con probados resultados desde finales del siglo pasado, ha sido la **implementación global de redes intermodales**. Estos sistemas permiten integrar la eficacia de diferentes modos de transporte, optimizando sus interacciones y reduciendo notablemente el impacto ambiental de la movilidad.

Las redes intermodales suponen una innovación en la planificación urbana y en el sistema de transporte global: en ellas los distintos modos de transporte coexisten y se complementan, y en lugar de competir por el espacio y por los recursos cooperan en marcos de trabajo novedosos.

Este principio parte del hecho constatado de que **ninguna forma de transporte puede dar por sí sola una respuesta totalmente satisfactoria** a las necesidades de movilidad que se plantean en las ciudades y territorios del siglo XXI.



Este corredor multimodal de Vitoria-Gasteiz era antes, simplemente, una arteria principal para el tráfico de automóviles. En esta ciudad el automóvil ha descendido 12 puntos porcentuales en 8 años. Fuente: @davidlois_UNED, a través de X.

Ya desde hace décadas conocemos la necesidad de integrar todos los sistemas de transporte público con modos no motorizados y con servicios novedosos de movilidad compartida. Esta estrategia es imprescindible para poder mejorar la accesibilidad urbana, y reducir la dependencia del automóvil privado.

Esta forma de trabajar aporta ventajas en diferentes planos:

- Reducción de emisiones contaminantes, la cual repercute de forma directa en nuestra salud, especialmente si se potencia la movilidad activa como base de estas redes intermodales.
- Reducción del consumo energético destinado a la movilidad.
- Descongestión de la red viaria.
- Equidad asociada a la accesibilidad: cuando las ciudades se dotan de un buen sistema de movilidad intermodal cualquier persona puede acceder a las posibilidades que la ciudad y el territorio ofrecen en igualdad de oportunidades y con independencia de sus condiciones y circunstancias particulares. Este, quizás, sea el valor añadido más contundente de este tipo de sistemas.
- Liberación de elevadas cuotas de espacio público disponibles para usos no relacionados con la movilidad; esto abre la puerta al planteamiento de verdaderas redes orgánicas de espacios públicos.

En relación con esta última ventaja cabe recordar la importancia de pensar en la movilidad como un componente más del espacio público, expresado en forma de calles, plazas, parques y jardines, que ya no pueden ser entendidos como meros lugares de tránsito, sino que deben ser comprendidos en toda su dimensión: lugares culturales, de encuentro, de integración social y, por supuesto, de actividad económica.

Priorizar esta dimensión del espacio público posibilita fijar como objetivo de las políticas de movilidad reducir el uso del automóvil privado y dar el protagonismo a las personas que caminan, entendidas también como sistema de transporte. De lo contrario, cuando los planteamientos atienden sólo a la mejora de la calidad del aire y la eficiencia energética, es muy fácil caer en medidas que únicamente sustituyen unos vehículos por otros, sin acometer una verdadera (y necesaria) transformación del tablero de juego.

La transformación de los sistemas clásicos de tráfico hacia un sistema de redes intermodales requiere incorporar nuevas estrategias capaces de interaccionar de forma simultánea con las infraestructuras físicas y también sobre los aspectos sociales, cooperativos, culturales y de gestión y culturales en simultáneo. No es tarea fácil pues, como mínimo, hay que abordar los siguientes retos:

- Aplicar modelos integrados de infraestructuras, basados en la creación de centralidades distribuidas por la ciudad (o por el territorio metropolitano) y zonas de intercambio modal estratégicas que faciliten la transición entre los diferentes modos de transporte, con una integración eficaz de las infraestructuras de sistemas peatonales y ciclistas. Se requieren para ello “nuevos diseños con nuevas gafas”, innovadores respecto a los planes de tráfico (a veces llamados de movilidad) de finales del siglo XX.

«El territorio no es solo un escenario para la acción humana, sino un participante activo en la formación de la experiencia humana, donde cada persona interpreta y reinterpreta su entorno a través de la vida cotidiana».

Anne Buttimer, profesora y geógrafa irlandesa, autora del referente *La práctica de la Geografía*.

- Reducir al máximo la percepción del transbordo como una experiencia negativa. Para ello es clave minimizar los tiempos de espera, pero también ayudan otras medidas tales como facilitar el aparcamiento seguro de bicicletas y el acceso con ellas a los transportes públicos colectivos, garantizar la accesibilidad universal y dotar de valor añadido a los lugares de intercambio: visibles e identificables desde lejos, cómodos, atractivos y multifuncionales, incorporando, por ejemplo puntos de recarga electrónica, planos de apoyo para ordenadores portátiles.
- Implementar nuevos mecanismos de comunicación e información mediante plataformas digitales que sean capaces de suministrar información en dos sentidos (desde y hacia la persona usuaria) y en tiempo real sobre posibilidades de movilidad y transporte, de modo que su experiencia sea óptima y que se traduzcan en el deseado mayor uso del transporte público.

- Introducir en los esquemas orgánicos oficiales y/o concesionados nuevas políticas de gestión y regulación que permitan la **integración tarifaria y operativa** entre todos los sistemas implicados, al mismo tiempo que sean capaces de regular otros componentes, como los estacionamientos. En definitiva, otras fórmulas público-privadas que favorezcan y faciliten la experiencia de la persona usuaria.
- Introducir nuevas ideas de economía de la conducta mediante **programas educativos y de sensibilización que promuevan una nueva conciencia sobre los beneficios colectivos de una movilidad intermodal sostenible y equitativa** y faciliten cambios reales en los patrones de movilidad de nuestra población, más acordes con los modelos urbanos de este siglo, sobre los que hablamos en el *Cuaderno 1.1. Los modelos urbanos*.

PARA REFLEXIONAR

Todos estos retos están relacionados con medidas que suman aspectos fácilmente entendibles como positivos para cualquier persona: sería difícil encontrar a alguien que no los quisiese para su entorno.

Sin embargo, no debemos olvidar el reto más importante y al tiempo el que genera más resistencias a la hora de ser entendido como beneficioso para una parte de la población: las limitaciones al vehículo en el hábitat urbano, que deben estar en la base de este planteamiento intermodal.

Se sabe que el éxito de todas estas medidas facilitadoras de la intermodalidad puede verse comprometido si la zanahoria no va acompañada de palo: está demostrado que “el buenismo” (confiar en la racionalidad y la bondad absoluta de la ciudadanía como concepto abstracto y universal), por sí solo, no funciona.

02. Claves conceptuales

02. Claves conceptuales

Se repasan a continuación algunos conceptos claves previos a la planificación y el diseño de un sistema de redes intermodales.

- A. **Marcos dinámicos.** Las ciudades y sus redes espaciales son sistemas complejos interconectados con otros a través del territorio, por lo que deben ser analizadas, planificadas y gestionadas en marcos dinámicos que vayan más allá de la visión de carreteras, edificios, equipamientos y/o usos variados aislados.
- B. **Estrategia municipal.** El primer paso es establecer unos objetivos conceptuales, pero también cuantificables y evaluables. Seguidamente podremos definir tácticas que asocien espacios, movilidad y transporte, con una perspectiva multiescalar. Esta forma de hacer es imprescindible para garantizar un mínimo de eficacia en cualquier propuesta que queramos plantear.

«Para entender realmente un paisaje, uno debe aprender a 'leer' este lenguaje y esto implica mirar más allá de la estética superficial para comprender las capas de uso humano, significado cultural y evolución histórica que han dado forma al espacio».

John Brinckerhoff Jackson, escritor, editor, profesor y dibujante de diseño de paisajes.

- C. **Un mismo lenguaje técnico y político.** Nuestros pueblos, barrios y ciudades conforman diferentes escenarios en cuanto a la escala del espacio y del tiempo. En cada uno de ellos se esbozan realidades diferentes, aunque relacionadas de modo muy intenso. Para trabajar incorporando esta multiescalaridad temporal y espacial necesitamos trabajar con un mismo lenguaje político y técnico capaz de integrar las diferentes facetas de un mismo poliedro. En la Temática anterior ya vimos que una premisa básica de este lenguaje es evitar la confusión entre conceptos básicos como movilidad y tráfico, que puede llevarnos, por ejemplo, a redactar planes de tráfico con denominación de planes de movilidad.

Es necesario hacer llegar al estado municipal a la opinión pública y expresar nuestras capacidades técnicas para hacer seguimiento del proceso de cambio de paradigma del espacio público con acciones eficaces para influir en la opinión pública. Participando y comunicando estado e intención con la prensa, medios con fundamentados y al punto de partida de cualquier pensamiento estratégico.

94.92. La representación. El movimiento asociativo

La participación del movimiento asociativo que representa a vecinos y vecinas, comerciantes, empresarios y emprendedores, organizaciones de la sociedad civil y

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 es el resultado de un proceso de organización que se realiza a través de acciones participativas que permiten, en muchos casos, aportar sus fundamentos al proceso y contribuir a difundir el estado para que sea nuestra voluntad, 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 estado o, incluso, como actor en el proceso de participación asociativa en fundamentos constitucionales y grupos informales o colectivos "ad hoc", sobre todo en entornos en los que se difunde que existe un movimiento organizado (presión, acciones locales, ...)