

RETOS DE LA MOVILIDAD: EFICIENCIA Y CALIDAD

Francesc PEREMIQUÉ LLUCH

A pesar de su continua reflexión, la movilidad urbana continúa siendo un tema no resuelto que plantea retos de naturaleza diversa, de los cuales, dos parecen especialmente relevantes: la eficiencia, que se basa en garantizar el acceso y la fluidez del tránsito y la calidad, que supone la integración o segregación correcta de los diversos sistemas.

Frente a un modelo que tiende a los espacios compartidos, segregados y a menudo incompatibles entre sí, que relegan el espacio para el peatón al último lugar, recuperar para ellos un espacio propio es el reto más importante. Una red peatonal exclusiva no solo puede mejorar la calidad urbana, sino introducir una nueva lógica de pensamiento a los modelos de movimiento en las ciudades.

Palabras clave: Movilidad Eficiente, Red Peatonal, Movilidad Fluida, Integración Viaria

CHALLENGES OF MOBILITY: EFFICIENCY AND QUALITY

Despite its continuing consideration, urban mobility remains as an unresolved issue that provoke challenges of diverse nature; two of them seem particularly relevant: the efficiency based on ensuring access and the traffic flow and quality, these two aspects suggest either the correct integration or the isolation of the various systems.

In a spatial model, one that leans to contain shared, fragmented, and frequently unsuited spaces, where the place for the pedestrian is relegated, recovering a dedicated space for pedestrians is the most important challenge. An exclusive pedestrian network can not only improve urban quality, but also introduce a new logic of thinking to the models of movement in cities.

Keywords: Efficient Mobility, Pedestrian Network, Fluid Mobility, Road Integration

Una de las funciones fundamentales que la ciudad ha de garantizar y facilitar a sus ciudadanos es la accesibilidad a los distintos lugares (viviendas, lugares de producción, espacios de ocio,...) mediante sistemas de movilidad eficientes, tanto en consumo energético, de tiempo y coste, como en la calidad de prestaciones: seguro, flexible y cómodo principalmente, pero también atractivo, práctico, agradable y fluido.

Ambos aspectos tienen en las vías urbanas y su configuración, como espacio concebido para el movimiento, el soporte fundamental. Tanto desde el punto de vista de su capacidad funcional como de su configuración formal, la calidad de las vías es determinante de la calidad urbana. Sin buenas calles es imposible tener buenas ciudades.

Si nos remitimos a la capacidad funcional de las vías y a la organización del tránsito como mecanismo de mejora de la movilidad urbana, el problema del tráfico en las ciudades ha sido uno de los aspectos a los que se ha prestado más atención en la proyectación urbana. Pensando en mejorar la eficiencia de la movilidad de los vehículos, durante más de un siglo se han desarrollado técnicas de organización del tráfico y de racionalización de los trazados. No obstante, a pesar de los esfuerzos, no se ha resuelto el problema de la congestión de las ciudades.

El problema surge con el crecimiento del tamaño de las ciudades, por ende de sus distancias interiores, y con la aparición de nuevos y diversos medios de transporte que deben compatibilizarse entre sí. Estos dos aspectos, la distancia a recorrer y el medio a utilizar, son los dos factores clave de la discusión. Y seguramente, cada distancia necesita un medio.

Hay un tercer factor, tanto o más relevante que los anteriores, que es la gestión de la movilidad, a través de diversos sistemas: la señalización, límites de velocidad, direcciones únicas y prohibidas y particularmente, la semaforización de las ciudades y la tolerancia del aparcamiento como los más destacables.

En una primera instancia, el reconocimiento de un sistema dual de movimientos entre personas y vehículos, a menudo incompatibles entre sí, comportó la división funcional de las vías en dos partes segregadas, aceras y calzadas. Aceras para transitar los peatones de forma segura y acceder a los edificios. Calzadas para el tránsito rodado y aparcar los vehículos.

Una convivencia difícil, en que cada vez se hizo más necesario reconocer las distintas velocidades del movimiento y la especialización viaria. La segregación de tráfico se convirtió en un instrumento fundamental para mejorar la eficiencia. A cada modo de movimiento, su espacio, llegando al límite a mediados del siglo pasado con la introducción de las autopistas urbanas por un lado y los ejes y aéreas peatonales por otro, como polos opuestos y soluciones extremas. Con el paso del tiempo, no solo se han incorporado a la discusión nuevas velocidades (transporte público, bicicletas, motos) sino que éstas han tenido que incorporarse al mismo espacio compartido.

El principio más lejos más rápido, más cerca más lento, se ha convertido (ojalá!!!) en el paradigma de la organización viaria de las ciudades.

A la vista del despropósito y nefasto efecto que tienen sobre las ciudades las autopistas urbanas, surge una reacción razonable que es la de la negación de las mismas en el modo que habían sido concebidas por la modernidad. Frente a la imposición de artefactos extraños y ajenos a los tejidos en los que se implantan, contruidos de manera autónoma, con lógica propia y de gran impacto, la preocupación por la integración en el tejido es la primera reacción. La eliminación de las barreras generadas por autopistas impermeables y la supresión del impacto ambiental visual de las vías elevadas es una primera estrategia. El soterramiento de las vías rápidas se convierte en una primera solución.

Posteriormente será la progresiva negación y consecuente supresión de las vías rápidas en las ciudades la que irá ganando adeptos. La idea es ganar espacio para los peatones y favorecer el movimiento lento, reduciendo las velocidades interiores e imponiendo interrupciones por doquier. El movimiento de proximidad y lento, de los residentes, se impone. Los usuarios de la ciudad, que entran y salen, que atraviesan, que enlazan partes, son los que han de asumir las limitaciones del modelo.

La consecuencia de todo ello es la falta de fluidez en general, especialmente en determinadas horas del día en las entradas y salidas de la ciudad y el colapso casi permanente de algunas vías urbanas.

Barcelona, en las últimas décadas, ha realizado una política que tiende a reducir los flujos de paso a través, concentrando en unos pocos puntos el acceso a la ciudad central. Estos puntos concentran el colapso sistemático. El colapso, al que más afecta es al más necesitado: aquel que ha de desplazarse obligatoriamente al lugar de trabajo o estudio porque la segregación funcional de la ciudad y el desequilibrio territorial le obliga.

La mejor movilidad es aquella que no se genera. Estaría bien pensar que la descentralización urbana podría evitar movimientos innecesarios y no fomentar concentraciones de actividad en áreas centrales ya de por sí privilegiadas.

Si bien la tendencia contemporánea es sencillamente disminuir la velocidad interior de las ciudades, este no es el problema en esencia. Es conocido que a menor velocidad puede darse mayor fluidez. Lo demuestran las rotondas o las limitaciones de velocidad en algunas vías. Es posible todavía bajar la velocidad sin perder por ello eficiencia. Las distancias, relativamente cortas, se pueden recorrer en tiempos razonables a poca velocidad.

El problema radica en la interrupción del flujo por lo que lo que es importante evitar las interrupciones constantes del movimiento: parar y arrancar. Hecho que se produce por la frecuencia y exceso de cruces, por la diversidad de velocidades, por la cada vez mayor integración de sistemas de movimiento incompatibles entre sí, con lógicas y velocidades distintas. A día de hoy conviven la circulación de vehículos rodados, coches, furgonetas y camiones, de diferente tamaño, capacidad y velocidad, con bicicletas, peatones y transporte público pesado, como son los tranvías. Cada uno con su delimitación específica y, a menudo, en espacios de sección insuficiente. Aunque sea tendencia (trending topic para ser modernos) esta combinación ni es lógica ni es eficiente: es sencillamente complicar una cosa ya de por sí compleja.

Una idea aparentemente inofensiva, el espacio compartido y la multimodalidad en las vías, empieza a ser no solo incomprensible para el usuario, sino la razón de la pérdida de calidad de muchas vías urbanas. Las calles no pueden ser la suma de espacios especializados a distintas velocidades, interactuando de manera sistemática entre ellos. Basta con fijarse en la hipersemaforización de la ciudad y en la necesidad de que además estos estén especializados para cada tipo de vehículo.

No es cierto que sean modos del todo compatibles. Las calles compartidas, siempre lo han sido en detrimento del más lento, el más vulnerable y el más flexible: el peatón, al que se le ha relegado de manera sistemática. Basta con recordar las aceras de tantas calles de menos de un metro por las que dos personas no se podían cruzar. Se hizo un esfuerzo por ampliarlas y el paso siguiente ha sido ocuparlas por las motos o las terrazas de los bares, que ha quitado el espacio conseguido durante muchos años de buenas prácticas urbanísticas.

Por otro lado la cultura del espacio público compartido y a la vez segregado-fragmentado se ha impuesto: en lugar espacios multiuso, hoy el proyecto del espacio público consiste en trozos funcionales especializados y aislados que compiten entre sí: una plaza hoy se proyecta por acumulación de juegos infantiles cerrados, jardinerías que impiden la libre circulación, pasos determinados por caminos predefinidos, acumulaciones de mobiliario urbano, terrazas de bares (que no dejan de ser una privatización del espacio público, que es de todos!!!), etc. con la consecuente pérdida de carácter y unidad espacial.

Espacios abiertos para una sociedad abierta no es lo políticamente adecuado. La idea de una sociedad a trozos, formada por colectivos excluyentes, se pone de manifiesto en la organización de las calles y de las plazas, no vaya a ser que se facilite el espacio para que los ciudadanos se lo apropien libremente, lo ocupen y germinen las revoluciones.

La tradición y cultura urbanística valoraba las calles del ensanche por su ejemplar distribución (equidistribución) del espacio, 50% peatones-50% vehículos. Desde que las motos pueden ocupar la mitad de las aceras para aparcar o las bicicletas invaden el espacio de los peatones, sin hablar de bares y terrazas que no solo ocupan sino que destruyen la percepción del espacio, la proporción es 30% peatones-70% vehículos. En Rambla Catalunya o las Ramblas solo la mitad del espacio peatonal es de libre circulación, pero además se produce una asimetría en la vía que afecta directamente a la calidad de los locales comerciales. Hoy volvemos a tener aceras insuficientes.

Clama al cielo la remodelación del Passeig de Gràcia. Aparentemente se ensanchan aceras, pero en realidad se añaden servidumbres. Basta con fijarse en la perfecta delimitación que generan farolas y árboles y el escaso, por no decir inseguro y ambiguo, espacio que se genera en los antiguos laterales. Hemos quitado coches pero no la servitud de paso de los mismos. La solución dada al paseo de San Juan, una vía innecesaria para la circulación rodada, que conserva no menos de un tercio de su sección para la misma.

Históricamente, los grandes locales comerciales se caracterizaban por la existencia de vestíbulos generosos abiertos a la vía pública, desde donde contemplar los productos sin necesidad de entrar. Hoy estos espacios no solo han desaparecido sino al contrario, existe una tendencia a privatizar el espacio público. Aquello que antaño era generosamente ofrecido a los ciudadanos consumidores, hoy les es arrebatado de manera impúdica. El orden público puede ser la razón aludida para su supresión, pero seguramente no es la razón. No es extrañar que los ciudadanos cada vez entren menos en los comercios.

Hoy para disponer de un local de éxito no hace falta tener un buen local, sino una buena vía pública, que haga de local. Demasiado a menudo las terrazas son más grandes que los propios establecimientos. Y luego se quejan de los manteros!!!

Y las bicicletas, más de lo mismo. Es efectivamente un medio de transporte a desarrollar. Hoy lo hace, desarrollarse, en detrimento de todos, cuando lo debería hacer en espacio propio. Primero ocupando aceras, luego ocupando carriles y a menudo generando inseguridad y no respetando las normas de circulación. Ni siquiera llevan identificación.

Los sistemas de transporte público, aunque imprescindibles, tampoco son suficientes para resolver el problema de la movilidad superficial en la ciudad.

La teórica racionalidad de un sistema va en detrimento de la interconectividad. Los puntos de intercambio no son inmediatos y la legibilidad no es clara: de una línea a otra hay distancias inadecuadas o recorridos poco claros. Parece como si no se hubiera aprendido nada de los pasillos interminables del metro de antaño.

Se podrían enumerar tantos y tantos casos que solo permitirían abundar en la denuncia sin ofrecer espacios al debate y la reflexión positiva. Seguramente en un esquema social en el que impera más el principio de hacer espacios compatibles (tener la fiesta en paz, según el dicho popular), a pesar de lo excluyente que este sea, nos adaptamos a la fragmentación de espacios, aunque estos sean incómodos, inaccesibles, incomprensibles y, porque no decirlo, feos. Convivencia que se traduce en aguantarse: que la acera sea estrecha para que aparque la moto, o que la terraza la ocupe para que unos pocos puedan fumar libremente, o pagar mucho por un local inadecuado porque la ciudad le facilita el espacio que no dispone, que cada poco tengamos semáforos, que una bicicleta pueda atropellarnos, o que la recogida de la basura se haga en horas y formas poco aceptables, etc.

Frente a este diagnóstico, parece oportuno plantear al menos unas líneas de reflexión como camino a la innovación, que en términos urbanos no puede ser otra que la renovación urbana, o dicho de otro modo, hacia la búsqueda de nuevas estrategias en el proyecto del espacio viario, la remodelación de las calles y la gestión de la movilidad urbana.

4 temas de reflexión y una línea de investigación

El primer tema de reflexión es **la accesibilidad a la ciudad y la fluidez de la circulación**. El colapso de las mañanas es la expresión clara de la mala gestión de las vías en una ciudad que se dice inteligente. De hecho, una metrópolis de cuatro millones de habitantes gravita sobre un centro urbano de uno y medio, que continua fortaleciendo su centralidad a cualquier precio, forzando la concentración urbana. En datos recientes, cada vez menos barceloneses habitan Barcelona, pero todos viven de ella, todos dependen de ella. Si viven y dependen de ella, no son aceptables las dificultades de acceso que se imponen. Solo es posible entrar a BCN de manera racional por la Meridiana y la Gran Vía por el norte y por la Gran Vía y la Diagonal por el sur. Existen otros accesos pero ninguno es fluido, tiene continuidad o facilita el paso a través. Solo hace falta ver las noticias todas las mañanas para constatar una situación lamentable de muchos años sobre la cual la intervención ha sido nula. La descentralización urbana efectiva debería ser una prioridad estratégica de los poderes públicos. La compacidad mal entendida comporta hacinamiento, y la concentración en áreas centrales desigualdad.

El segundo tema de reflexión es **la integración de las vías rápidas en los entornos urbanos**. Sobre este tema avanzamos en los años 80. No obstante a día de

hoy la pésima gestión de las vías las lleva al colapso permanente: falta de información, mal uso de carriles de aceleración, falta de espacio de acumulación en las salidas. La finalidad de las rondas es más para pasar a través que para distribuir, cuando probablemente la finalidad prioritaria debería ser esta última, facilitando, diversificando y multiplicando de manera efectiva el acceso a la ciudad.

El tercer tema es la importancia de **garantizar la fluidez urbana interior**. Es necesario que a todos los niveles y para todos los usuarios mejore la fluidez del tránsito, con menos interrupciones. Las macromanizaciones sí, para tener menos cruces, no para tener los mismos o más. Hay que trabajar mecanismos para aumentar la fluidez, la tecnología está disponible. La mejora del tráfico y del medio ambiente no puede pasar por dar vueltas y más vueltas (aunque estúpidamente esto se considere un mecanismo disuasorio) o en estar parado en un semáforo cada pocos metros. Hay que trabajar en reducir las interrupciones. Garantizar la fluidez es bueno para todos: el que camina, transporte público, vehículos privados. Ahorra tiempo y dinero y nos hace más felices. No se trata de ir más rápido, sino de que el movimiento no se interrumpa o lo haga lo menos posible.

El cuarto tema de reflexión es la **intermodalidad en el espacio viario**. El último siglo y medio hemos ampliado las calles para que quepan más cosas. Y cuantas más ponemos, peor. En este sentido habría que empezar a pensar en calles menos compartidas y más especializadas con secciones viarias menos complejas y recuperar un uso equitativo del espacio donde el primero es el peatón y no el último. El espacio del peatón no puede ser el resto. En este tema hay dos aspectos relevantes a incluir: las terrazas de los bares y el aparcamiento en la vía pública. Las políticas públicas deberían abordar las condiciones de los locales, no siendo de recibo que un local tenga más terraza que superficie propia, ni que un vehículo nuevo no disponga de un aparcamiento fuera de la vía pública.

El tiempo ha demostrado que hay muchas calles prescindibles para la movilidad urbana de vehículos y que su papel principal está en garantizar el acceso a viviendas y actividades. Estas vías no deberían ser el aparcamiento de vehículos. El retorno a las calles principales de barrio, como espacio cívico y no de paso a través, privilegiando actividades y centralidad sería un instrumento de revitalización urbana.

La línea de investigación: la red básica peatonal

La ciudad dispone de red viaria básica para la circulación rodada que define las vías principales para garantizar la conectividad; dispone de una red de transporte público, conformada por líneas de autobuses y taxis que circulan por una bien definida red de carril bus-taxi; también de una red de carril bici, señalizada y segregada; dispone de unas zonas de aparcamiento y esta-

ciónamiento bien definidas. El resto es para los peatones, que efectivamente, pueden andar, mal que bien, por todas partes. Y aunque pueda parecer lo contrario es el peatón el que tiene el flujo interrumpido, el que debe desviar su trayectoria, el que no dispone de un espacio propio, el que ha de compartir. La acera, tal y como hoy la conocemos no es un espacio propio.

Si todos los sistemas de movilidad tienen una red de espacio propio, cabe preguntarse ¿porque los peatones no pueden tener su propia red exclusiva e independiente de los otros flujos urbanos?

Plantear una movilidad peatonal en una red exclusiva no significa aumentar espacio para los peatones en las calles actuales, tampoco reducir velocidades e invertir prioridades, no se trata de crear más áreas o ejes peatonales en ámbitos o entornos determinados. Se trata de ordenar la ciudad en su conjunto, atendiendo a esta prioridad y exclusividad. Una red se caracteriza por su continuidad y por su capacidad de cobertura amplia y recuperar la progresiva peatonalización de la ciudad en una red exclusiva, con la expulsión total de las ruedas.

Reivindicábamos, no hace demasiado, la necesidad de regresar al futuro, de volver a empezar... no por el principio, que también, sino por los principios. El principio de sostenibilidad ha de regir nuestra vida futura.

Para ello lo primero es la salud y la higiene y no hay hábito más saludable, física y mentalmente, que no tener que aguantar las colas de las mañanas, llegar tranquilo al trabajo y no tener que aguantar la contaminación de los coches o el hacinamiento del transporte público. El ejercicio físico de andar por un espacio atractivo es un complemento imprescindible.

Lo segundo es la eficiencia, que quiere decir, máximas prestaciones con menor consumo (energía, dinero y tiempo, que todo vale!!!). No es eficiente perder horas y gastar energía en largas colas. La gestión del espacio disponible con otra racionalidad es necesaria.

Por último, la sostenibilidad debe garantizarse desde la equidad, de una ciudad para todos, de modo equilibrado. Para el peatón también. Para poder andar, primero hay que llegar y no podemos llegar andando. Como tampoco es equitativo que la calidad de vida de unos, y el incremento de valor inmobiliario, la pague el esfuerzo de otros.

En el caso de la movilidad urbana es necesario abrir nuevos espacios de reflexión con nuevos horizontes.