

A pie o en bici

PERSPECTIVAS



editores

BORJA RUIZ-APILÁNEZ

ELOY SOLÍS Y

EXPERIENCIAS



EN TORNO
A LA

movili dad activa

prólogo de JOSÉ FARIÑA
epílogo de JOSÉ M^a UREÑA



Ediciones de la Universidad
de Castilla-La Mancha

**A pie o en bici.
Perspectivas y experiencias
en torno a la movilidad activa**

Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís (Eds.)

Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

ISSN: 2792-4610

ISBN: 978-84-9044-439-9 (electrónico)

ISBN: 978-84-9044-470-2 (impreso)

http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00

Depósito legal: CU 89-2021

Dibujos de portada: Agustín Ferrer

Maquetación: Andrea Almaraz

Idea y diseño: Borja Ruiz-Apilánez



Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Acceso al texto completo de la licencia en:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

La responsabilidad del contenido de los textos y del uso de las imágenes es de los autores de los correspondientes capítulos

Esta obra está financiada por el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación de España PID2020-119360RB-I00

CITACIÓN: Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00



Presentación	Hacia un nuevo modelo de movilidad urbana.....	11
	José Fariña	
Introducción	Movilidad activa: una visión integral e integradora.....	15
	Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís	
P01	Salud y movilidad activa.....	25
	Carolyn Daher y Oriol Marquet	
P02	Medio ambiente y movilidad activa.....	35
	Josu Mezo	
P03	Diseño viario y movilidad activa.....	41
	Borja Ruiz-Apilánez	
P04	Forma urbana y movilidad activa.....	51
	Eloy Solís	
P05	Planeamiento y movilidad activa.....	61
	Lorena Perona	
P06	Gobernanza y movilidad activa.....	71
	Silvia Casorrán	
P07	Participación ciudadana y movilidad activa.....	79
	Iñaki Romero	
P08	Urbanismo táctico y movilidad activa.....	87
	Vicente Romero de Ávila	
P09	Comunicación y movilidad activa.....	99
	Juan Luis Manfredi, José María Herranz y Pablo Gómez	
P10	Nuevas fuentes de datos y movilidad activa.....	109
	Gustavo Romanillos	
P11	Áreas urbanas históricas y movilidad activa.....	119
	Ignacio González-Varas	

E01	Ámsterdam: el camino hacia la capitalidad ciclista mundial	129
	Inmaculada Mohíno	
E02	Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa	137
	Francesc Magrinyà	
E03	Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo	151
	Jonna M. Krarup	
E04	Estocolmo: la Ciudad de Un Minuto	159
	María Pía Fontana	
E05	París: la Ciudad de los 15 Minutos	167
	Miguel Mayorga	
E06	Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud	175
	Daniel Macenlle	
E07	Donostia / San Sebastián: la movilidad activa como vector de transformación urbana	185
	Iñaki Baro	
E08	Sant Cugat del Vallés: la movilidad sostenible en ciudades medias	193
	Serafi Martí	
E09	Sevilla: hacia una nueva movilidad	201
	José Carlos Vázquez-Hisado	
E10	Vic: una movilidad activa para una ciudad saludable	209
	Fabiana Palmero, Joana Rodríguez y Marta Rofín	
E11	Vitoria-Gasteiz: una movilidad activa para una ciudad saludable	217
	Itziar Aguado-Moralejo	
Epilogo	El diseño de calles como argumento docente: una experiencia innovadora	227
	José María de Ureña	
	Los autores	237



Participación ciudadana y movilidad activa

Iñaki Romero IÑAKI@PAISAJETRANSVERSAL.ORG ORCID 0000-0002-5039-1607
PAISAJE TRANSVERSAL



La mecanización de la movilidad desde inicios del s. XX y, con mayor intensidad, alcanzando a todas las clases sociales, a mediados de siglo, llevó aparejada una transformación del espacio público en las ciudades de todo el mundo. Las calles fueron urbanizadas para segregar los modos de movilidad, dando una gran importancia al tráfico rodado, dejando en un lugar secundario la movilidad peatonal y eliminando de facto el uso estancial de las vías. Se creó “un espacio público instrumental” (López de Lucio, 2012, p. 26). Dichas reformas, impulsados por las administraciones públicas, llegaron con el beneplácito de la sociedad, pero sin procesos de participación pública que los pudiera considerar, ni, presumiblemente, análisis de sus implicaciones sociales y sanitarias.

Hace ya varias décadas que este modelo se encuentra en tela de juicio y, desde muchos ámbitos de la sociedad se reivindica reducir la presencia del automóvil en la ciudad y la proporción de espacio que se dedica al mismo. Algunos de los efectos

negativos que se le atribuyen son la contaminación atmosférica y acústica, el mal aprovechamiento del espacio, la siniestralidad viaria, la congestión y los costes socioeconómicos y ambientales (Pozueta, 2000). Otro de los argumentos que se esgrime para desincentivar el uso del coche es la necesidad de fomentar modos de vida menos sedentarios y más activos. A la vista de la relevancia de nuestro entorno urbano en nuestra manera de movernos y en la calidad de nuestra salud (Sallis, 2012) se promueve el rediseño de las calles con el objetivo de que favorezcan una movilidad más amable, blanda y activa como solución a muchos de los problemas antes descritos.

Como punta de lanza de este cambio se están llevando a cabo renovaciones en el reparto espacial de espacios emblemáticos de todo el mundo con un relevante impacto mediático. Es el caso de Times Square en Nueva York, George Street en Sídney o la calle Madero en Ciudad de México. Este tipo de intervenciones tienen algunas pautas

en común: inciden solo sobre los espacios de máxima centralidad de las ciudades, se realizan al inicio de forma transitoria o táctica, y, en la mayor parte de los casos, se desarrollan bajo procesos de participación o consulta ciudadana (Fig. 1).

La democratización de las transformaciones del espacio público

Tanto el carácter táctico inicial de las actuaciones, como el requerimiento de que se decidan participativamente, son síntomas de sociedades abiertas y adaptativas. Pero también traslucen una necesidad de reafirmación para con estos cambios, a menudo controvertidos puesto que ponen de manifiesto la intensa, aunque invisible, competencia por el espacio de los diversos colectivos y modos de movilidad en la ciudad (Romero, 2017). Estas transformaciones transfieren a menudo espacio del automóvil al peatón o al ciclista, ante lo cual cada persona o grupo se posiciona en función del

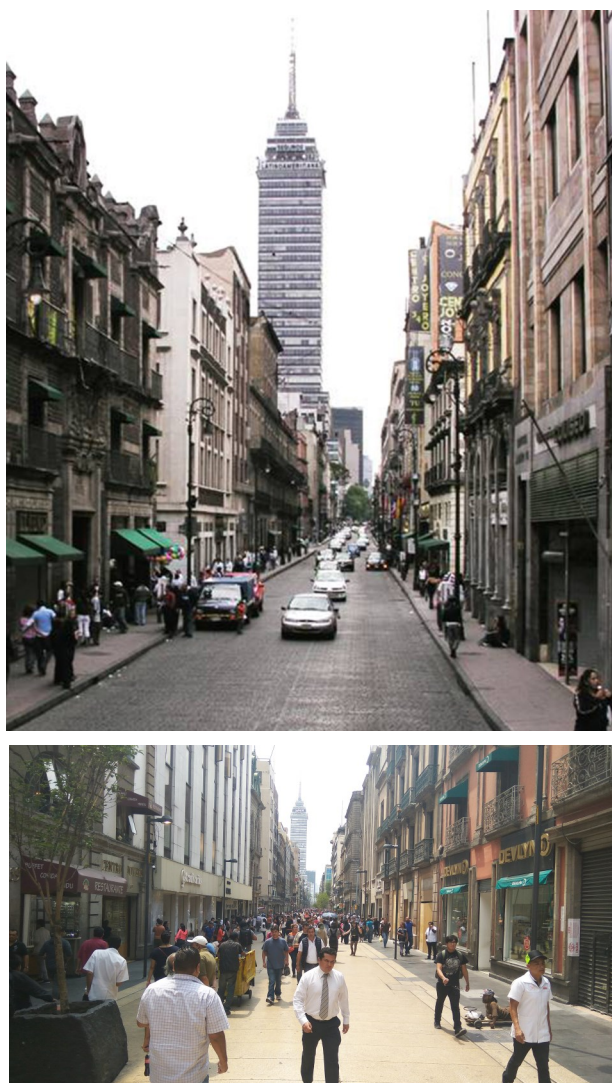


FIGURA 1

Calle Madero en Ciudad de México, antes (arriba) y después (abajo)
Fuente: Elaboración propia

ámbito del que se siente partícipe, creando un tablero de diálogo fragmentado y posicionado.

Para hacer frente a este complejo debate es vital construir entornos participativos confiables y estables donde se puedan dar acuerdos duraderos; es el caso del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz, que afianzó las bases de la transformación hacia una movilidad activa en la ciudad y que aún perdura. Este y otros amplios acuerdos solo pueden darse en procesos de verdadero empoderamiento de la ciudadanía, donde la capacidad de decisión sea realmente compartida y abierta a quienes participan, alcanzando los niveles seis o siete de colaboración o delegación del poder de la famosa “escalera de la participación” de Arnstein (2019), de lo contrario el proceso puede fracasar y convertirse en una fuente de frustración.

Como decimos, la apertura de las decisiones por parte de las administraciones hacia las diversas partes interesadas, incluido el vecindario afectado por el espacio a reformar, es muestra de una fortaleza democrática y de madurez de la sociedad (Acero *et al.*, 2019). Sin embargo, supone un reto para la viabilidad de los proyectos y para la resistencia de los equipos de gobierno, que deben esmerar los medios y dotar a los procesos de transformación de nuevos valores —no usuales hasta épocas recientes— que los hagan factibles: transversalidad, transparencia, honestidad, consistencia, continuidad o elasticidad (Fig. 2).

Tres casos españoles

Si bien la progresiva reducción de la presencia del coche en los centros urbanos de España y por tanto un fomento de una movilidad más activa lleva produciéndose desde hace más de tres décadas, este relato se centra en tres espacios públicos concretos, y en épocas muy recientes. Tres procesos de reconversión de los espacios públicos más emblemáticos de Madrid, Barcelona y Valencia, con distintos modelos de renovación y de participación ciudadana, y diversos niveles de implicación y de éxito.

A continuación, presentamos los casos y sus aprendizajes, con el objetivo de resaltar los factores críticos que facilitan y dificultan el éxito de este tipo de intervenciones. Entendido como éxito la consecución de amplios consensos, la receptividad a la diversidad de opiniones para evitar la paralización del proceso (Villasante, 2010), y, en última instancia, la efectiva transformación y mejora del espacio que dé lugar a una movilidad más limpia y activa.

La Plaza de España de Madrid

En enero de 2016, el Ayuntamiento de Madrid promueve un concurso para la remodelación de la plaza de España, un espacio de diseño obsoleto y estrangulado por importantes viarios. Uno de los principales objetivos es crear un espacio más amable y accesible, e incluso conectarlo con espacios verdes cercanos como el templo de Debod,

los jardines de Sabatini o Madrid Río, fomentando con toda la transformación una movilidad más activa: tránsito peatonal y ciclista, conexión de zonas deportivas, running, etc.

El proceso participativo asociado cuenta con tres bloques: a) una mesa de participación inicial en la que participan todo tipo de entidades y asociaciones vinculadas al proyecto para redactar una encuesta; b) una votación popular de esta encuesta que marca de forma vinculante las condiciones de un concurso; y c) el concurso internacional, que a su vez se divide en varias fases de selección mediante un jurado y nuevas votaciones populares.

Desde el punto de vista participativo, este sistema, asociado a la participación digital y a las capacidades escalables de la plataforma Decide Madrid, basa su fortaleza en la movilización masiva de opiniones, y en llevar a referéndum vinculante las decisiones. El proceso puede resultar efectivo cuantitativamente, solo si consigue una amplia participación y si los participantes están bien informados. Sin embargo, dicho sistema, deja de lado dos de los principales objetivos de un proceso participativo: el empoderamiento social y la construcción colectiva y corresponsable. Pero ello solo es posible a través de una participación colectiva —construida por una sociedad que pacta y negocia, no tanto por individuos que votan aislados—, procesual —en una maduración continua e iterativa de las decisiones—, e informada —con espacios de aprendizaje y diálogo que den conocimiento a las personas participantes (Acero, 2016) (Fig. 3).

Hoy en día, con el proyecto definitivo en fase avanzada de ejecución, puede afirmarse que la consecución de la renovación es una realidad y que será un espacio público de interés, conectado a los parques de su entorno y bajo una clara vocación de movilidad blanda. Sin embargo, y a pesar del gran esfuerzo realizado, existen importantes dudas sobre si representa una visión compartida por los habitantes de la ciudad (FRAVM, 2016).

La Rambla de Barcelona

Con un modelo completamente diferente, el Ayuntamiento de Barcelona lanza un concurso internacional en marzo de 2017 para reformar la Rambla, aquejada de un intenso proceso de turistificación, y de importantes problemas de accesibilidad peatonal.

En este caso, las bases del concurso no tienen una visión objetual, sino procesual, y se realizan bajo el sistema de licitación pública, alejándose del modelo de concurso anónimo en base a paneles. La valoración de las propuestas depende de varios criterios: la experiencia de las personas integrantes del equipo, un diagnóstico del ámbito, la metodología del proceso de participación y comunicación, el diseño y redacción del proyecto de ejecución, la organización de los recursos, la planificación, la gestión ambiental, algunas mejoras y la baja económica. De este modo, el equipo ganador resulta del que demuestra que posee mejores herramientas para poder llevar a cabo el proceso



FIGURA 2
Taller de participación sobre la reforma de la plaza del Ayuntamiento de Valencia
Fuente: Paisaje Transversal



FIGURA 3
Exposición de proyectos para votación popular en la propia plaza de España
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

completo de forma solvente, este incluye la participación, el diseño y la definición del proyecto de ejecución. En este caso, no se busca una imagen que dé solución a la reforma, sino un equipo humano.

Desde el punto de vista del proceso participativo, el equipo ha debido demostrar su capacidad para desarrollar de forma enlazada la participación en el proyecto y el diseño específico que le da respuesta. De esta manera no existen interrupciones ni desconexiones durante el proceso. El mismo equipo puede desarrollar la participación presencial, digital y todas las fases del proceso de construcción colectiva, asegurando que la población local y la ciudadanía se mantengan informadas y tengan un interlocutor continuo.

En estos momentos, el proyecto definitivo —que reduce el número de carriles de tráfico rodado y

FIGURA 4
Diseño colaborativo en el proceso
de Las Ramblas de Barcelona
Fuente: Ayuntamiento de Barcelona



amplia las zonas peatonales— está a punto de comenzar a construirse con un importante respaldo de las asociaciones vecinales del barrio, que demandan que se haga lo antes posible (Fig. 4).

No cabe duda, sin embargo, de que este tipo de modelo posee mayor incertidumbre y dificultad, puesto que la administración delega en un equipo profesional el resultado del proceso y del proyecto, y las condiciones de adjudicación determinan ese equipo, jugando, por así decirlo, todo a una carta.

La plaza del Ayuntamiento de Valencia

En 2018, el gobierno municipal de Valencia decide impulsar la transformación del espacio más emblemático de la ciudad, la plaza del Ayuntamiento, con el fin de adaptarla a los nuevos modos de movilidad y uso del espacio público. La plaza presentaba todavía un diseño de los años 60 del pasado siglo, acorde a la filosofía de esa época: dos grandes glorietas con hasta siete carriles para tráfico motorizado rodean una explanada central y una fuente, dejando un exiguo espacio de acera frente a la sede del consistorio de la ciudad (Fig. 5).

Se propone realizar un concurso para su completa remodelación, y se acuerda que un amplio proceso de participación sienta las bases que deberán regir dicho concurso. Así, durante 2019, se realiza el proceso de participación ciudadana en el que se recogen y clasifican 1 800 opiniones desde todos los distritos de la ciudad, por personas de diversas edades, géneros y nacionalidades. También se

entrevista a 33 entidades representativas de buena parte del tejido social y asociativo de la ciudad.

El proceso dura cuatro meses y sirve para pactar, junto a entidades sociales y económicas, las premisas para la futura transformación del espacio. Los criterios para su rediseño incluyen algunos relacionados con la movilidad:

asegurar recorridos a pie accesibles y amplio, [...] dirigir la circulación de bicicletas y patinetes por calles 30 y carriles bici al efecto [...] garantizar el acceso con vehículo privado a residentes y parkings de acceso público [...] definir y señalar claramente los espacios y los horarios de carga y descarga (Ayuntamiento de Valencia, 2020)

Este acuerdo tiene una clara vocación de plaza inclusiva, y va más allá de la mera peatonalización, busca que los distintos modos sean compatibles y convivan en un espacio completo (Burlacu, 2012).

Ante la demora del concurso (todavía no convocado en febrero de 2021), el Ayuntamiento plantea iniciar la adaptación del espacio mediante intervenciones tácticas y de bajo coste. Así, en mayo de 2020 se realiza una peatonalización táctica. Se restringe el paso de vehículos privados —salvo a uno de los tres lados de la plaza—, se reduce el número de autobuses que la recorre, se crea una nueva línea de autobús y se reducen los tiempos de paso, se amplía el recorrido para taxis y se abren al uso peatonal 12.000 de los 28.000 m² de

la plaza. Sin embargo, la falta de comunicación e información previa, las singularidades del periodo en el que se ha realizado (durante la fase de confinamiento de la covid-19) y una formalización poco popular conllevan una fuerte controversia y un rechazo por parte de algunos sectores sociales, no tanto a la peatonalización como a la forma de intervención táctica, entendida como improvisada y poco formal.

En verano de 2020, entre otras acciones, se cubre todo el ámbito peatonal con un nuevo pavimento para eliminar la señalización horizontal de tráfico. Tras esta actuación y después de varios meses de adaptación al nuevo espacio, la plaza es un lugar activo y muy transitado, y el rechazo a la peatonalización y a la mejora del reparto modal es casi inexistente, aunque la intervención táctica sigue en tela de juicio y se reclama una ejecución unitaria y definitiva para la plaza. Esta actuación y sus consecuencias muestran la efectividad de una intervención táctica en su objetivo de avanzar hacia espacios más compartidos, pero también advierte de la enorme dificultad para su entendimiento social e incluso de la posibilidad de que genere un rechazo paralizante si la comunicación, el proceso de contacto con los agentes implicados y la definición del proyecto no se cuidan al máximo (Fig. 6).

Conclusiones

Las tres experiencias nos muestran el papel activo que están tomando ayuntamientos españoles y de

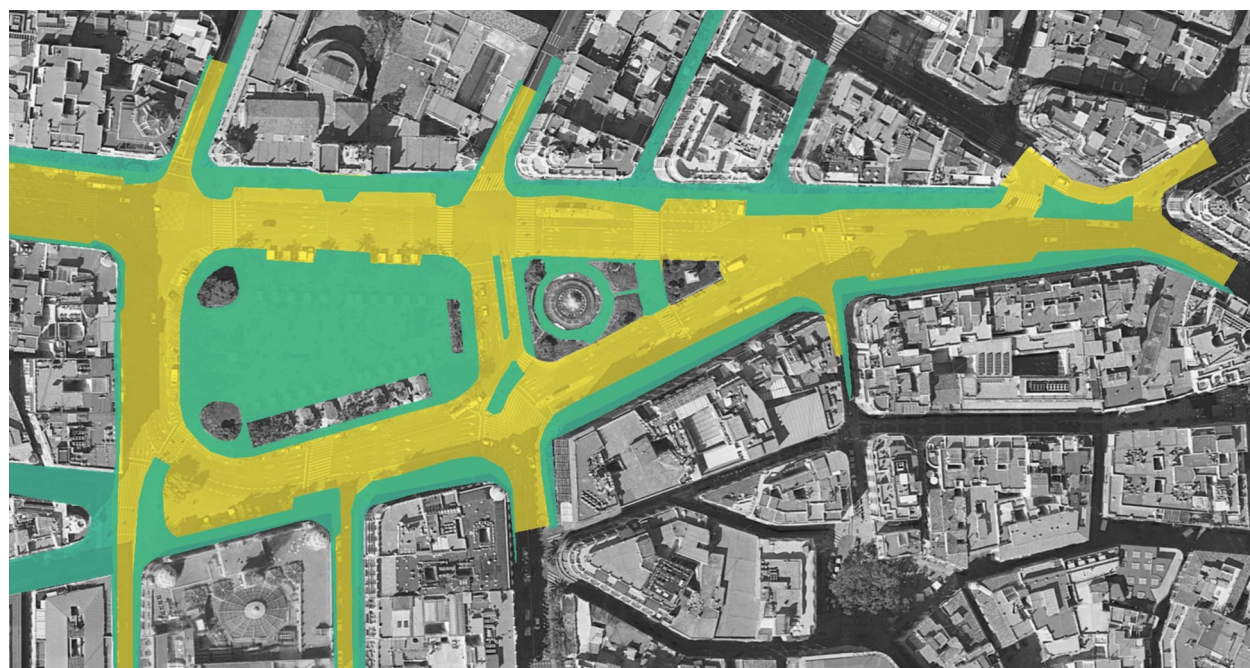


FIGURA 5
Espacio para vehículos y para peatones
en la plaza del Ayuntamiento de Valencia
Fuente: Paisaje Transversal



FIGURA 6
Taller de participación sobre la reforma de
la plaza del Ayuntamiento de Valencia
Fuente: Paisaje Transversal

todo el mundo en la adaptación de sus espacios públicos hacia nuevos modelos de movilidad más sostenibles, al menos en sus espacios más representativos y en sus centros neurálgicos.

En esas adecuaciones la participación ciudadana juega un papel clave, pues condensa el debate social en torno a la ocupación del espacio de la ciudad por los diferentes modos de transporte. Este enconado diálogo entre el mantenimiento del *statu quo* y el progreso hacia modelos de movilidad más activos donde el espacio estancial, el modo peatonal, el modo ciclista, el transporte público y los denominados vehículos de movilidad personal (patinetes y similares) ganen protagonismo, se resuelve de diferentes formas en cada uno de los ejemplos planteados.

Por un lado, la prolongación de los procesos en el tiempo agota y desconcierta a las personas involucradas, por lo que decisiones estables, equipos técnicos continuos, y sistemas de comunicación (página web de referencia, notas de prensa, encuentros) constantes mantienen la confianza en el proceso y en el proyecto a largo plazo, como es el caso barcelonés.

Por su parte, la lógica heredada de los concursos de arquitectura, aplicada a los proyectos de (re)urbanización como el de Madrid, centra su confianza en la fortaleza de una imagen o un plano ganador capaz de resolver todos los problemas del espacio y de aunar los puntos de vista en torno a esa peatonalización o reforma urbana. Pero sa-

bemos que la ciudad es un ente complejo que requiere de acuerdos, cesiones, ajustes, y programas de gestión que hagan funcionar correctamente el lugar. Un concurso de méritos y propuestas de trabajo puede incrementar las posibilidades de éxito, ya que funciona de forma más integral.

En esa línea, observamos cómo la participación vecinal y el proyecto de reurbanización son dos caras de la misma moneda —la transformación de la ciudad hacia modelos más sostenibles—, y que han de ir unidas para evitar la desconexión entre ciudadanía y transformación físico-social.

Como se ha expuesto, la transición hacia una movilidad más activa y sostenible lleva aparejada la necesidad de una redistribución más equitativa de los modos de movilidad en el espacio público de las ciudades. Pero la opinión pública, a menudo fragmentada y enfrentada respecto a las transformaciones que conlleva, exige de procesos de participación profundos y empoderados que den lugar a acuerdos que lleven estas mejoras a buen término.

Bibliografía

- Acero G., Aguirre J., Arévalo J., Díaz P., Romero I. (2019). *Escuchar y transformar la ciudad. Urbanismo colaborativo y participación ciudadana*. Madrid: Libros de la Catarata.
- Acero G., Aguirre J., Arévalo J., Díaz P., Romero I. (2016, abril) Diseño colaborativo de proyectos urbanos, más allá de votarlo todo. <https://paisajetransversal.org/2016/04/>

- diseño-colaborativo-de-proyectos-urbanos-mas-alla-de-votarlo-todo/
- Alberich T., Ananz L., Basagoiti M., Belmonte R., Bru P.,... Tenze A. (2009). *Metodologías participativas Manual*. Madrid: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible (CIMAS)
- Arnstein, S. (2019) A Ladder of Citizen Participation, *Journal of the American Planning Association*, 85:1, 24-34, DOI: 10.1080/01944363.2018.1559388
- Ayuntamiento de Barcelona. (2020). Les Rambles. <https://ajuntament.barcelona.cat/lesrambles/es/>
- Ayuntamiento de Madrid. (2017, febrero). Remodelación de Plaza España. <https://decide.madrid.es/proceso/plaza-espana-resultados>
- Ayuntamiento de Valencia. (2020). Criterios ciudadanos para la reurbanización de la plaza del Ayuntamiento. *Pensem la Plaça de l'Ajuntament*. <http://www.valencia.es/pensem-la/es/resultados/>
- Burlacu, F.-A. (2012). *Complete Streets design concept*. The 3rd Conference of the Young Researchers from TUCEB.
- FRAVM. Federación Asociaciones Vecinos Madrid. (2016, febrero). Reforma de plaza de España: tal vez sí, pero no así. <https://aavvmadrid.org/noticias/reforma-de-plaza-de-espana-tal-vez-si-pero-no-asi/>
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington DC: Island Press.
- Ciudades para un Futuro más Sostenible - habitat.aq.upm.es (2010). Plan de Movilidad y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (España). Experiencia seleccionada en el Concurso de Buenas Prácticas patrocinado por Dubai en 2010, y catalogada como BEST. <http://habitat.aq.upm.es/bpes/onu10/bp2387.html>
- López de Lucio, R. (2012). *Vivienda colectiva, espacio público y ciudad: evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales, 1860-2010*. Nobuko, Buenos Aires.
- Pozueta, J. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, n. 30. <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/244>

- Red Cimas (2015). *Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (Bicipart)*. Red CIMAS. https://ciclop.art.redcimas.org/wp-content/uploads/2012/08/Informe-FINAL_BICIPART.pdf
- Romero, I. (2017, octubre). *Las calles completas hacen mejores ciudades* [Vídeo]. https://youtu.be/sr4tYF_-64k
- Sallis JF., Floyd MF., Rodríguez DA., Saelens BE. (2012). Role of built environments in physical activity, obesity, and cardiovascular disease. *Circulation*. Feb 7;125(5):729-37. DOI: 10.1161/CIRCULATIONAHA.110.969022. PMID: 22311885; PMCID: PMC3315587.
- Villasante, T. (2010) *Historias y enfoques de una articulación metodológica participativa*. Cuadernos CIMAS-Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible.