

**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: 2697-0759

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



Áreas urbanas históricas y movilidad activa

Ignacio González-Varas IGNACIO.GVARAS@UCLM.ES ORCID 0000-0002-9280-8124

UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA



La movilidad es un elemento funcional que implica desplazamientos que permiten poner en contacto a personas entre sí o con determinados sitios o lugares. Esta preeminente condición funcional ha llevado a que la movilidad haya sido diseñada u organizada en atención, sobre todo, a la facilidad, utilidad, rapidez y comodidad en los desplazamientos. Por eso la movilidad permanece íntimamente vinculada a los medios de locomoción que son empleados en cada época y en cada situación.

La ciudad moderna ha contado desde sus inicios con la movilidad motorizada que se ha convertido así en elemento fundamental tanto de su estructura como del propio diseño urbano: la red de vías de comunicación determina la disposición o relación de las distintas partes de la ciudad y la traza o la delineación surgen en gran medida como proyecto consecuente o derivado de esta planificación o estructura. El trazado de las ciudades es, en este sentido, a la vez causa y consecuencia de la movilidad (González-Varas, 2019).

Es cierto que la ciudad preindustrial también asumió a la movilidad como un elemento fundamental, pero la ausencia de medios motorizados de desplazamiento dio lugar a unas estructuras y unos diseños urbanos completamente diferentes a los modernos (González-Varas, 2016). Las distintas partes o elementos de la ciudad histórica forman un organismo más compacto, pues los hitos o lugares que se interconectan suelen estar más próximos entre sí y los caminos, vías o calles que los unen son más estrechos, se suelen adaptar a las peculiaridades de la orografía y son sistemas pensados para ritmos de desplazamientos más lentos que los motorizados.

La diferencia cuantitativa y cualitativa entre la movilidad motorizada propia de la ciudad moderna y la movilidad peatonal o de tracción animal inherente a la ciudad histórica no solo ha determinado distintas morfologías urbanas, sino que también ha dado lugar a unos desplazamientos cualitativamente muy diferentes, tal como estos se desarro-

llan en el espacio y se experimentan en el tiempo.

El mito de la movilidad moderna se asentó sobre un nuevo modo de percepción y vivencia del organismo urbano fundado en la velocidad, en la acumulación rápida de sensaciones e impresiones captadas desde una visión apresurada, fugaz y transitoria que introducían primero el ferrocarril y después el automóvil. No cabe duda de que la movilidad ha alimentado algunas de las más impactantes imágenes de los inicios de la modernidad, como las láminas de Harvey Wiley Corbett o Richard Rummel expresadas en sus *King's views of New York* (1911) o el tráfico de la *Metrópolis* de Fritz Lang, con trenes, aviones y coches circulando a gran velocidad por arriesgadas pasarelas lanzadas entre los rascacielos (Fig. 1).

Los ámbitos urbanos metropolitanos contemporáneos, en efecto, se caracterizan por la movilidad rápida y el constante devenir de impresiones visuales fugaces. Estos rasgos han sido apuntala-



FIGURA 1
Richard Rummel, King's views of New York, 1911-1912,
Nueva York, 1911. (dcha.)
Fritz Lang, *Metrópolis*: Herz-Maschine, 1927 (izda.)



FIGURA 2
Centro histórico de Alcalá de Henares
Fuente: Ignacio González-Varas

dos posteriormente por el discurrir instantáneo de los flujos de información, los ritmos de desplazamiento de alta velocidad, el anonimato en los tránsitos e intercambiadores de transporte y el apoyo de medios mecánicos cada vez más sofisticados.

Las áreas y ciudades históricas, por el contrario, realizan sus desplazamientos en pautas más lentas. Los ritmos de desplazamiento son más sosegados e implican una experiencia del espacio y del tiempo muy diferentes. Se produce una inflexión espacio-temporal que favorece el ejercicio de la memoria, pues, como afirmaba Milan Kundera (1995, p. 26), “hay un vínculo secreto entre la lentitud y la memoria, entre la velocidad y el olvido”. Desde este punto de vista experimental, las áreas históricas permiten una vivencia del tiempo suspendido y la movilidad sosegada. Esta experiencia es cuantitativa y cualitativamente opuesta a los ritmos de desplazamiento mecanizados propios de la ciudad moderna (Fig. 2).

Además de sus inherentes valores estéticos y culturales, el atractivo contemporáneo de la ciudad histórica también se asienta en esta experiencia vivencial del espacio y del tiempo que permite al viandante sustraerse de los ritmos frenéticos de la ciudad moderna. El habitante de la metrópolis acude muchas veces a estas áreas históricas como visitante que desea disfrutar de un vagabundeo sin objetivo claro, para sumirse en esa voluptuosa sensación de caminar sin rumbo fijo y a un ritmo sosegado. Por eso hemos denominado a estas

áreas históricas, desde el punto de vista espacio-temporal de sus desplazamientos, como “islas del tiempo suspendido” (González-Varas, 2021).

Además, estas áreas se erigen hoy en día como un antídoto contra la inmediatez de la era digital que, con el sortilegio de la pantalla, es capaz de convocar en un instante todos los tiempos y todos los lugares, mientras que el desplazamiento peatonal por la ciudad nos devuelve a *este* espacio y a *este* tiempo concretos. Aun cuando evoquemos los recuerdos y el pasado, el desplazamiento por las áreas históricas favorece *lo sincrónico* frente a *lo multicrónico*, permite recuperar la experiencia de *lo presencial* frente a *lo referencial* y afirma *lo real* frente a *lo informacional*. Estas cualidades propias y distintivas de la experiencia de la movilidad pensamos que han de ser tenidas muy en cuenta como premisas esenciales para el estudio y la planificación de la movilidad en las áreas históricas.

Análisis cuantitativo y/o cualitativo de la movilidad peatonal en la ciudad histórica

Los planes de movilidad realizados para las ciudades, en general, y para las ciudades históricas, en particular, han enfatizado esa componente funcional de la movilidad que señalábamos más arriba para tratar de buscar los modos de desplazamiento más adecuados en cada situación. Pero también se ha venido prestando una atención creciente a los requerimientos planteados por los distintos usuarios que confluyen en las áreas urbanas en

función de sus distintos perfiles, pues la movilidad de residentes, turistas, trabajadores, estudiantes, servicios públicos, etc. implica distintas expectativas en el ejercicio de la movilidad según cada tipo de usuario. Es decir, la movilidad en áreas históricas afronta retos especiales derivados de su propia complejidad física y orográfica como también de las peculiaridades sociales y demográficas de cada ámbito urbano, cuestión que estudiamos con más detenimiento (González-Varas, 2019).

La movilidad debe ser estudiada y proyectada en función de valores cuantitativos de flujos de usuarios que tengan en cuenta como base del análisis cómputos precisos de desplazamientos. Pero pensamos que estos factores cuantitativos también deben ser puestos en relación con otros elementos cualitativos del desplazamiento que, obviamente, resultan de más difícil medición. Es decir, la movilidad también ha de ser considerada en su dimensión *vivencial* de recorridos que implican una experiencia y percepción cualitativa de los espacios urbanos.

El acto de caminar, la acción de recorrer un itinerario y conformar una ruta urbana al transitar peatonalmente por el espacio público, constituye la experiencia primaria y primigenia de la movilidad. El modo más intenso y vívido de relacionarse con el paisaje urbano es caminando. Esta es una afirmación que cada vez adquiere más consenso entre la ciudadanía. La reclamación de áreas peatonales y de una cultura peatonal de la ciudad comienza a

ser reclamada cada vez con más frecuencia por plataformas ciudadanas.

En este sentido, la *Carta Internacional del Caminar*, un interesante documento desarrollado por el grupo Walk21 (2006) plantea requerimientos a los que acompañan una propuesta de acciones y medidas de movilidad apoyadas en el mencionado principio general de fomentar una “cultura del caminar” (Fig. 3). Estos aspectos son: 1) incremento de la movilidad integral que facilite la accesibilidad peatonal a la mayor cantidad de lugares y a transportes y edificios públicos; 2) diseño y gestión de espacios y lugares para las personas y alejados de las molestias del ruido y la contaminación; 3) mejora de la integración de las calles peatonales, de manera que sean cómodas, seguras, atractivas y dotadas de un mantenimiento correcto; 4) fomento de una planificación y usos del suelo que poten-

FIGURA 3
Walk21. Cartel de la Conferencia Internacional de Bogotá, octubre 2018
Fuente: Walk21-Bogotá



cien y favorezcan los recorridos peatonales o en bicicleta y que reduzcan la dependencia del vehículo y contribuyan a la vida en comunidad; 5) reducción del riesgo de atropellos mediante una eficaz gestión del tráfico que anteponga los derechos del peatón; 6) mejora de la seguridad personal a través de la consecución de un entorno bien mantenido mediante medidas como alumbrado o líneas de visibilidad de las áreas peatonales o el desarrollo de una arquitectura con sus vistas abiertas a la calle; 7) aumento del apoyo de las instituciones para el desarrollo de estas medidas; 8) fomento de la cultura del caminar que contemple el recorrido peatonal como una parte habitual de la vida social, política y cultural del ciudadano.

Por lo tanto, vemos cómo la articulación de los itinerarios o recorridos por las áreas históricas y su relación con el paisaje urbano no solo habrá de atender a criterios cuantitativos, sino que también deberá tener en cuenta los requisitos cualitativos asociados a los distintos grupos de usuarios y a la reclamación de los derechos de los ciudadanos por una movilidad, libre, inclusiva y sostenible. Estas peticiones cobran cada vez más fuerza dentro de los paradigmas establecidos por una nueva cultura urbana y por los objetivos del desarrollo sostenible.

Accesibilidad a las áreas urbanas históricas y movilidad metropolitana

Pensamos que también hay que dejar clara cons-

tancia de otra cuestión importante: el análisis de la movilidad en las áreas históricas no puede quedar recluido a una cuestión propia o encerrada dentro del ámbito interno a estas áreas; o, dicho con otras palabras, el tratamiento de la movilidad no puede desgajarse de la problemática general del contexto urbano, metropolitano o territorial en el que estas áreas históricas se insertan. Las regiones metropolitanas o las conurbaciones actuales se caracterizan por su condición de espacios híbridos, complejos y difusos que muchas veces absorben o integran a las áreas históricas dentro de su expansión o como un componente más de sus ramificaciones arborescentes, de manera que, “frente a la discontinuidad de antes, surge la continuidad magmática de hoy” (Esteban, 2005, p. 151).

En este contexto territorial, autores como François Ascher (1995) ya nos indicaban en los años noventa que el flujo y la movilidad asumen un protagonismo absoluto. Los habitantes de las metrópolis y, más allá, de las “metápolis”, hacen un uso extensivo del territorio que sobrepasa con creces los límites urbanos y suburbanos de un solo municipio y esta situación provoca una dependencia absoluta de los medios de transporte mecanizados. Algunos conjuntos históricos, como decimos, resultan englobados y engullidos dentro de esta red territorial discontinua, pero interconectada. Son áreas urbanas que, por sus destacadas cualidades físicas y ambientales, son visitadas por turistas y excursionistas de este mundo globalizado.

Estos visitantes proceden por lo general de estas áreas metropolitanas circundantes o de otras situadas en las más remotas latitudes; pero, en cualquier caso, se suele tratar de personas que desarrollan su vida cotidiana entre viviendas inteligentes, superficies de comercio y lugares de trabajo y que emplean su tiempo de esparcimiento en áreas recreativas y de ocio entre las que se incluyen a las ciudades históricas. No debe perderse de vista, por tanto, esta dimensión territorial de la ciudad histórica en cuanto se encuentra englobada en estos flujos de movilidad más amplios propios de las regiones metropolitanas o de las “metápolis”.

Las áreas históricas se insertan como parte de estas estructuras “policentrales” propias de la continuidad magmática de las metrópolis con otras áreas que desempeñan un rol similar, como pueden ser los polígonos industriales o los centros comerciales y de ocio. Todas estas áreas son entrelazadas por medio de vías rápidas de circulación que configuran así sistemas heterogéneos, complejos y difusos.

El mapa elaborado de los sitios y monumentos históricos encuadrados en la región metropolitana de Île-de France muestra de modo gráfico y estadístico esta constelación de recursos patrimoniales que se expanden por este extenso territorio regional y configuran una red de movilidad interconectada (Coudroy de Lille, 2015) (Fig. 4). De este modo, las áreas históricas

CARTOGRAPHIE
THÉMATIQUE
RÉGIONALE



Protections au titre des sites et des monuments historiques

Île-de-France

Les renseignements mentionnés sur cette carte ne sauraient engager les organismes ayant contribué à son élaboration. Il s'agit d'un document informatif ne dispensant en aucun cas la consultation de l'architecte des bâtiments de France, ou le service de la DRAC et de la DIREN Île-de-France.

Inscrit	Classé	Monuments historiques loi du 31 décembre 1913
		Monument ponctuel
		Ensemble monumental
		Monuments historiques inscrits ou classés de Paris

Inscrit	Classé	Sites Loi du 2 mai 1930

	Secteur sauvegardé Loi du 3 août 1962
--	--

	ZPPAUP Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager Loi du 7 janvier 1963
--	---

- Limite départementale
- Melun Préfecture
- Provins Sous-préfecture
- Espace construit
- Espace boisé
- Principaux cours d'eau

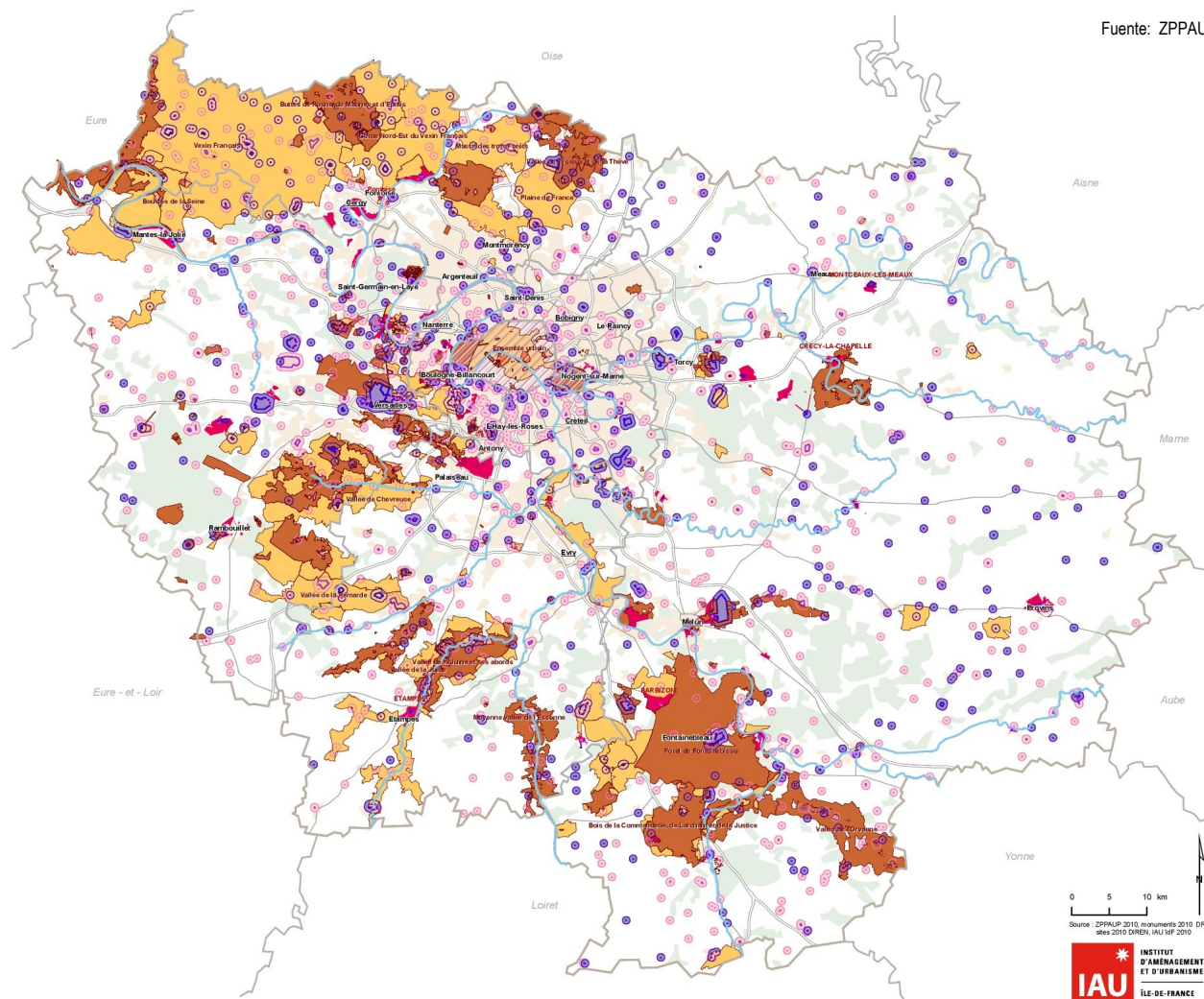


FIGURA 4
Île-de-France. Protection des sites et monuments historiques, Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France
Fuente: ZPPAUP 2010 y L. Caudroy de Lille, 2015, p. 239

0 5 10 km

Source : ZPPAUP 2010, monuments 2010, DRAC, sites 2010, DIREN, IAU Île de France

deben establecer lazos con esas discontinuidades fluidas en las que se integran, esto es, el patrimonio territorial debe establecer nexos no solo con las ruinas históricas, las ruinas contemporáneas y las ruinas reconstruidas, los parques y jardines, los museos y los sitios históricos que forman parte del sistema patrimonial, sino también con los espacios de transición, con las tramas urbanas contemporáneas y los bordes de las ciudades, así como con los bosques, las dehesas urbanas, las ferias y los recintos feriales, los parques temáticos e incluso con las redes rápidas de circulación, las estaciones de alta velocidad, los hoteles de transición y los aeropuertos y los vacíos intersticiales, esos espacios transicionales y privados de cualquier carácter singular propio, despojados de belleza aparente, que suturan estos ámbitos polimorfos de las urbes contemporáneas y que nos informan sobre los múltiples sentidos del paisaje en nuestras ciudades insertadas en estos ámbitos metropolitanos (González-Varas, 2015, p. 217).

Movilidad y paisaje urbano: elementos de análisis de la accesibilidad y la movilidad en las áreas históricas

Una vez considerada esta dimensión territorial, podemos realizar el tránsito hacia una escala más cercana para establecer unas sucintas pautas acerca del estudio y la planificación de la movilidad en las áreas históricas. Estos objetivos deberán partir de la caracterización y valoración crítica

de los recorridos o itinerarios, tanto aquellos de aproximación al núcleo urbano como los que son realizados en el interior de la propia área histórica. Este análisis, por tanto, no solo afectará a la medición y regulación cuantitativa de los flujos, sino que ha de extenderse hasta llegar a abarcar un estudio profundo acerca de la legibilidad y la identidad de la ciudad. Tal como esta se ha configurado históricamente en el pasado y tal como es actualmente percibida por sus usuarios (Fig. 5).

Existe, por tanto, una estrecha relación entre la configuración y evolución del paisaje urbano y la planificación y gestión de la movilidad en cada etapa histórica hasta llegar al presente. Así hemos establecido las pautas de los elementos de análisis de la accesibilidad y movilidad en las áreas históricas en dos planos diferentes pero complementarios (González-Varas, 2019): por un lado, la movilidad ha de ser estudiada como dimensión objetiva que analiza los elementos físicos y espaciales que las infraestructuras de movilidad (calles, plazas, escaleras, remontes, caminos, etc.) y el plano horizontal (pavimentos, bordes, aceras, mobiliario urbano, etc.) producen sobre el paisaje; pero, por otro lado, no hay que perder de vista que la movilidad también se desarrolla en un ámbito subjetivo, puesto que este lazo entre movilidad y espacio físico se extiende a la relación mantenida entre el paisaje y su percepción por parte del sujeto que lo atraviesa y lo experimenta como realidad física y mental. Es decir, una dimensión que reflexiona sobre las visiones y prácticas culturales,



FIGURA 5
Acceso histórico a la ciudad de Toledo por el
Puente de Alcántara: mediados del s. XIX y momento actual
Fuente: Ignacio González-Varas

muchas veces de gran complejidad y riqueza, que surgen de esta relación entre los elementos objetivos del paisaje y su percepción y/o representación subjetivas.

No cabe duda de que existen unos precedentes metodológicos muy enraizados en la cultura urbana que han insistido en este interés por la captación perceptiva del ámbito urbano que nos llevarían a autores como Camilo Sitte, Gordon Cullen o Kevin Lynch, posiciones que igualmente se asentarían sobre las corrientes de la fenomenología que se centran en la experiencia del mundo por

encima de las premisas especulativas, como sostuvieron, desde posiciones propias, los filósofos alemanes Husserl y Heidegger, el existencialismo de Sartre o el pensamiento de Merleau-Ponty que, en 1945, abordaba con especial profundidad los temas del movimiento y el espacio vividos con el énfasis en la experiencia del cuerpo por medio de la cual el sujeto se abre al mundo circundante. Pero en este texto de carácter general e introductorio hemos de limitarnos a señalar, como decimos, este esbozo de metodología para el estudio y planificación de la movilidad en las áreas históricas.

Así, pensamos que, incidiendo en esta relación entre movilidad y paisaje urbano, la movilidad en áreas históricas ha de ser estudiada, tanto en su análisis histórico como actual, a partir tanto de sus consideraciones generales como a través de determinadas escenas aisladas o secuenciales, análisis y síntesis que hemos establecido en cinco puntos fundamentales: 1) el estudio documental, cronológico y secuencial, de las vistas tal como se han recogido y expresado en medios gráficos como la pintura o la fotografía; 2) las vistas panorámicas de la ciudad, tanto las más amplias plasmadas desde el exterior como las que proporcionan la movilidad periférica y los desplazamientos por el interior de la ciudad y que ofrecen una percepción global del paisaje urbano (Fig. 6); 3) los accesos a la ciudad y la percepción de aproximación del paisaje urbano (Fig. 7); 4) los flujos de movilidad interior y las escenas urbanas dominantes en relación con

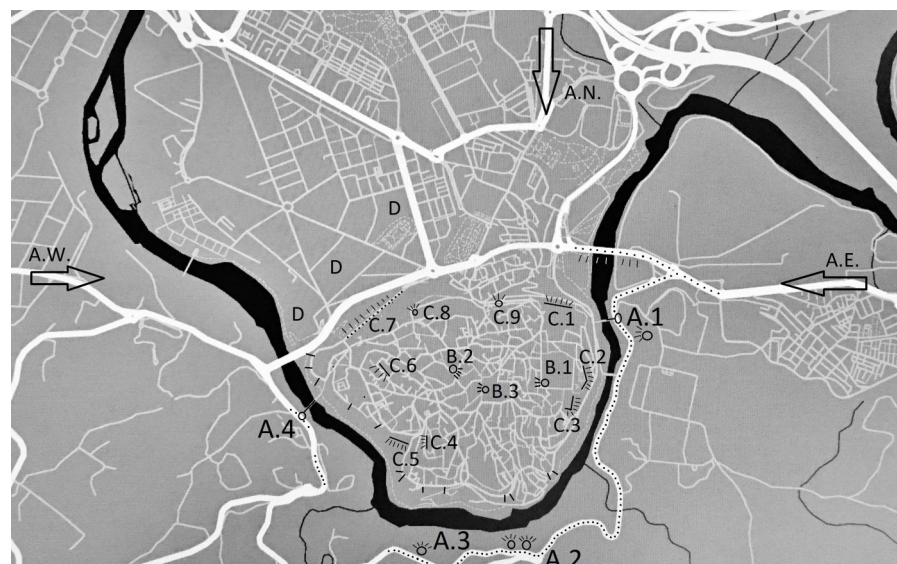


FIGURA 6
Vistas panorámicas de Toledo:
localización en el plano
Fuente: elaboración propia sobre Google Maps

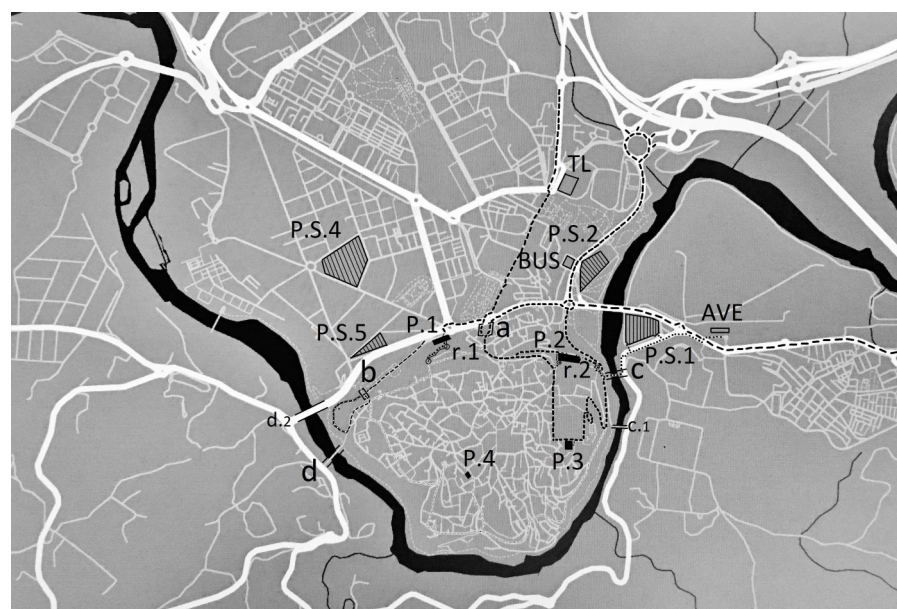


FIGURA 7
Accesos al casco histórico de Toledo:
localización en el plano
Fuente: elaboración propia sobre Google Maps

los recorridos principales y secundarios (Fig. 8); 5) la escena urbana y los hitos monumentales.

Hemos podido aplicar esta metodología de análisis al casco histórico de Toledo (González-Varas, 2019). Este estudio lo hemos realizado a través de unos diagramas en los que se identificaron los recorridos de accesibilidad y movilidad hacia y dentro del casco histórico, recorridos estructurados a través de calles y espacios públicos históricamente configurados y con una estrecha vinculación a vistas exteriores y/o interiores y a paisajes o escenas urbanas muy consolidadas y afirmadas por la cultura gráfica y literaria que han producido eminentes ejemplos en el caso de Toledo, como es bien conocido.

Además, este análisis también ha podido constatar cómo ciertos recorridos dominantes hacia o por el interior de la ciudad histórica han experimentado interesantes variantes, algunas de ellas consumadas en fechas recientes. Algunas de estas variantes, si por un lado han tratado de mantener y potenciar el valor cultural del paisaje urbano y de las vistas tradicionales (con operaciones urbanísticas características como la peatonalización de calles, la articulación de rondas de circunvalación para la percepción de vistas panorámicas o la habilitación de paseos o miradores), también en oca-

siones han llegado a introducir algunas novedosas infraestructuras de movilidad vertical (como son los dos remontes mecánicos ejecutados). Estas nuevas infraestructuras, además de su eficacia funcional para articular alternativas de acceso a un casco histórico de complicada orografía, también

han creado nuevos recorridos que se suman y complementan así a las vistas y panorámicas tradicionales. Y también hay que considerar detenidamente el impacto que estas infraestructuras ejercen sobre un paisaje histórico urbano que reconfiguran con su presencia.

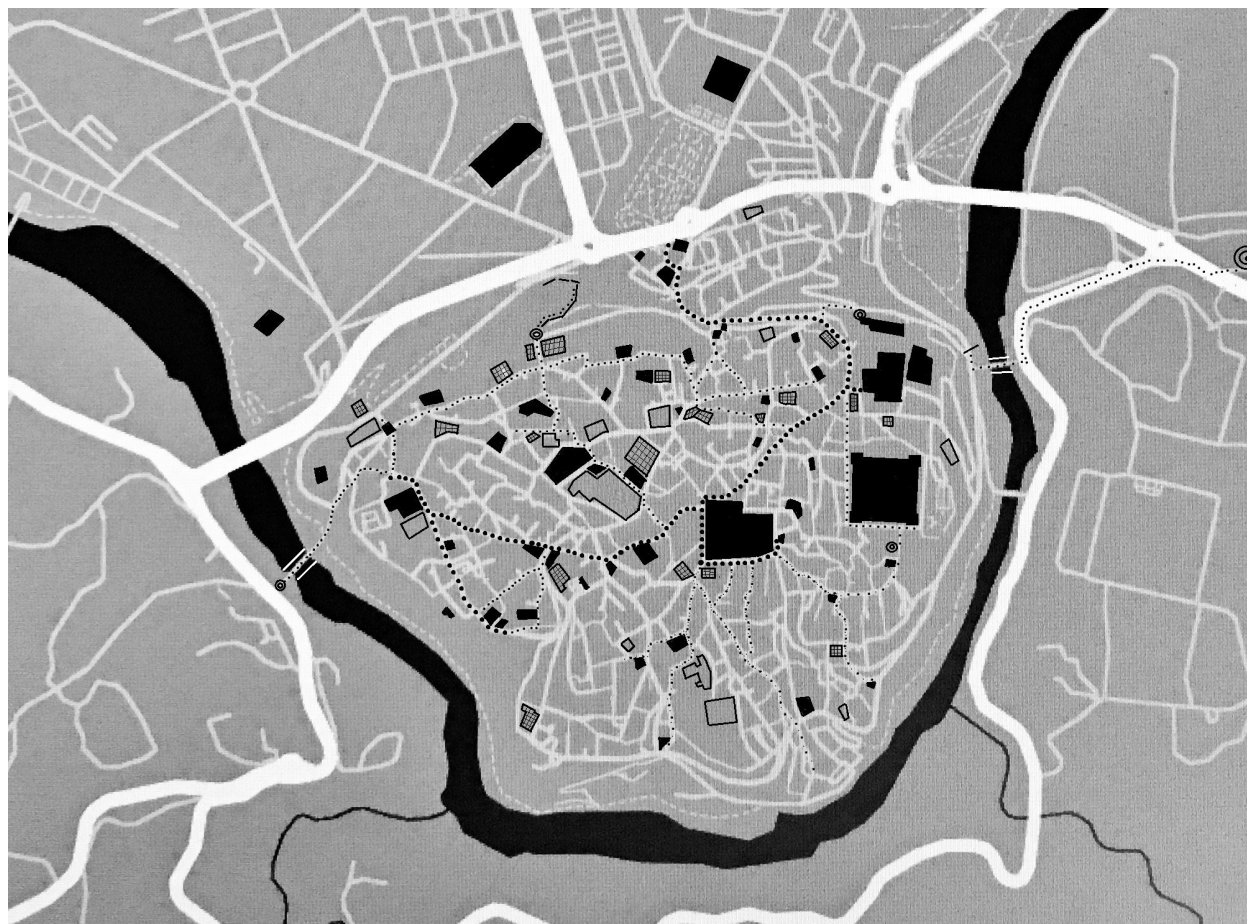


FIGURA 8
Flujos de circulación por el casco histórico de Toledo:
conexión entre hitos monumentales, edificios administrativos
y educativos y edificios de culto y conventos
Fuente: elaboración propia sobre Google Maps

Estas relaciones entre movilidad y paisaje urbano nos llevan a la conclusión de que el estudio y valoración crítica de estos dos componentes tan estrechamente relacionados ha de ser un condicionante primario y fundamental para llegar a una adecuada planificación y gestión de la movilidad que, en su situación presente y en sus proyecciones futuras, habrá de mantener un compromiso dialéctico, equilibrado y respetuoso entre la conservación y la innovación. Es decir, que la resolución de los problemas funcionales de movilidad, tendentes, como decíamos al comienzo de este texto, a buscar la facilidad, utilidad, rapidez y comodidad en los desplazamientos, habrá de ser compatibilizada con las mejores opciones respecto al impacto visual y la calidad del paisaje, integración de perspectivas que solamente alcanzará una resolución conveniente si se llega a propuestas operativas a través de un previo y profundo entendimiento de la configuración histórica y cultural del paisaje urbano.

Bibliografía

- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. París: Odile Jacob.
- Coudroy de Lille, L. (2015). Patrimonio y territorio metropolitano: el caso de la región de París-Île de France. En M.A. Troitiño, I. González-Varas (Ed.), *Sistemas patrimoniales territoriales en regiones urbanas y áreas metropolitanas*. Madrid: CyTET (Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales). (XLVII), (184), 237-254.
- Esteban Penelas, J.L. (2005). Procesos espaciales de transformación en la metaciudad contemporánea. En S. González-Varas (Ed.), *El Agente Rehabilitador. Revista de Urbanismo y Edificación. Monográfico*. (12), 151-156.
- González-Varas, I. (2014). *Las ruinas de la memoria. Ideas y conceptos para una (im)posible teoría del patrimonio cultural*. Ciudad de México: XI Premio Internacional de Ensayo Siglo XXI-Universidad Nacional de Sinaloa, Siglo XXI.
- González-Varas, I. (2016). *Ciudad, paisaje y territorio. Conceptos, métodos y experiencias*. Madrid: Munilla-Lería.
- González-Varas, I. (2015). La conservación-transformación de los conjuntos históricos: una revisión desde la dimensión metropolitana. En M.A. Troitiño, I. González-Varas (Ed.), *Sistemas patrimoniales territoriales en regiones urbanas y áreas metropolitanas*, CyTET (Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales), (XLVII), (184), 203-218.
- González-Varas, I. (2021). Movilidad y sostenibilidad: el caso de las ciudades históricas. *Congreso Internacional Ciudad Sostenible*. Valencia: Departamento de Composición Arquitectónica de la Universitat Politècnica de Valencia y Red Hispanoamericana para la Fundamentación y Práctica de la Ciudad Sostenible, ONU-Hàbitat (en prensa).
- González-Varas, I. y Coronado, J.M. (Ed.) (2019). *Movilidad y accesibilidad en ciudades históricas*. Madrid: Munilla-Lería.
- Kundera, M. (1995). *La lentitud*. Barcelona, Tusquets.
- Troitiño, M.A. y Troitiño, L. (2015). Territorio y sistemas patrimoniales: la Región Urbana de Madrid. En M.A. Troitiño, I. González-Varas Troitiño, I. González-Varas (Ed.), *Sistemas patrimoniales territoriales en regiones urbanas y áreas metropolitanas*. Madrid: CyTET (Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales). (XLVII), (184), 255-273.
- Walk21 (2006). *Carta Internacional del Caminar*.