

# El espacio de la movilidad urbana

Manuel Herce Vallejo  
y Francesc Magrinyà



# ÍNDICE

- 7** **Prólogo I. Un enfoque metódico del movimiento.**  
Andrés Borthagaray
- 13** **Prólogo II. El espacio de la movilidad urbana.**  
Manuel Herce Vallejo
- 25** **I. La calle y la movilidad**
- 45** **II. Funciones que solicitan el espacio público urbano**
- 61** **III. Instrumentos de ordenación de la calle**
- 87** **IV. Planificación de la movilidad desde una perspectiva de sostenibilidad y equidad**
- 123** **V. Aplicaciones a la planificación de la movilidad urbana**
- 123** V.1 Diseño de una red integrada de infraestructuras de transportes para el Vallés.  
Manuel Herce Vallejo y Miguel Mayorga
- 150** V.2 Plan director viario del municipio de Sabadell.  
Manuel Herce Vallejo y Francesc Magrinyà
- 173** V.3 Plan de movilidad urbana de Figueres.  
Pere Espelt y Manuel Herce Vallejo
- 203** **VI. Aplicaciones de los criterios enunciados al diseño de cuatrios viarios, con obras ya realizadas**
- 203** VI.1. La reforma de la carretera C-246 entre Sant Boi del Llobregat y Viladecans.  
Proyecto: Manuel Herce Vallejo (EGI s.l.)

- 214 VI.2. La Avenida de los Ferrocarriles Catalanes de Cornellá.  
Proyecto: Manuel Herce Vallejo (EGI s.l.)
- 222 VI.3. Remodelación de la avenida de Les Glories Catalanes de Terrassa.  
Proyecto: Daniel Rodríguez y Francesc Vidal (EGI s.l.)
- 231 VI.4. La reforma de la antigua carretera n-II en Igualada.  
Proyecto: Josep Pinós y Francesc Vidal (EGI s.l.)
- 245 **Anexo I. Carreteras para una movilidad equitativa.**  
Manuel Herce Vallejo
- 245 1. Carreteras, territorio y medio: la dificultad de encaje de unos parámetros emanados solo de la velocidad y capacidad
- 250 2. Algunas reflexiones sobre la velocidad y la seguridad. La inadecuación de los métodos de enfoque y dimensionado del Espacio Viario.
- 254 3. El territorio creado por la proliferación de accesos, las variantes y los nuevos ejes viarios.
- 257 4. Los desafíos de una movilidad metropolitana más equitativa.
- 265 **Anexo II. Movilidad y Espacio Público en América Latina**  
Andrés Borthagaray y Sebastián Anapolsky

# Prólogo I.

## Un enfoque metódico del movimiento

Andrés Borthagaray

Manuel Herce es autor de una serie de estudios particularmente valiosos sobre cuestiones de movilidad urbana, con un aporte lúcido que permite comprender temas centrales de la ciudad contemporánea. Este libro en particular, escrito junto a Francesc Magrinyà, es un bienvenido aporte a un enfoque metódico sobre el movimiento en ciudades y territorios en plena mutación. Contribuye a transformar un concepto reduccionista, basado en el estudio casi excluyente de flujos vehiculares de tránsito y transporte, en uno más amplio referido a la movilidad. Quien lea estos trabajos no se limitará a considerar la idea de movilidad como un sinónimo a la moda para hablar de transporte, sino que lo tomará como un verdadero concepto superador, con otro significado.

El célebre economista Paul Krugman postula que “nunca hay que subestimar el poder destructivo de una mala idea”. Tampoco, podríamos agregar, el poder constructivo con que el mejor conocimiento disponible puede ayudarnos a cambiar la calidad de vida. Aquí hay elementos científicos para distinguir uno de otro, a la luz de la evidencia que Manuel Herce y Francesc Magrinyà, profesores y profundos conocedores de las ciudades, presentan de un modo contundente y desmitificador.

Herce y Magrinyà desmenuzan aquí los distintos aspectos que comprende el espacio público de la movilidad. Así, nos presentan un panorama sobre la forma en que la red vial le da estructura a nuestras ciudades. Por eso, señalan, no se puede hacer abs-

tracción del tipo de red al que pertenece cada calle. Por eso también los parámetros de diseño son más amplios que las condiciones geométricas a considerar.

Un punto a destacar a medida que se van desgranando todas las actividades y funciones que ocurren en la calle, aunque algunas parezcan obvias, es la saludable actitud filosófica, particularmente bienvenida en América Latina, donde la regla ha sido el crecimiento de los tejidos con parámetros poco claros –a pesar de ser uno de los procesos de expansión más formidables del mundo en la segunda mitad del siglo XX y primera del siglo XXI. En efecto, en América Latina el 30% de la superficie urbana está constituido por calles, de las que se construyen y transforman miles y miles de kilómetros todos los años, afectando en un sentido u otro la calidad de vida –y la vida misma– de decenas de millones de personas. Este libro puede constituir un punto de apoyo para estudiantes, profesionales, líderes políticos, analistas, periodistas y ciudadanos interesados que pretendan comprender a las ciudades para después hacerlas más vivibles.

8

Los autores enumeran y describe en profundidad una lista de condiciones que, con preocupante frecuencia, se tiende a olvidar a la hora de pensar y gestionar calles:

1- La relación entre espacio público y espacio privado se presenta como una de necesidad mutua, bajo una perspectiva no tradicional. Definen al primero como espacio preservado del negocio inmobiliario, pero sin el cual éste no tiene razón de ser. Es el negativo del espacio privatizado, de su parcelamiento y edificación, el que define el perímetro de alineación de fachadas, de referencia de las alturas de los edificios, del lugar de acceso de los servicios y de la comunicación del edificio con la calle. La línea divisoria es una separación en su concepto jurídico pero es, sobre todo, un punto de contacto entre lo público y lo privado. Fachadas y calles son dos caras de una misma moneda.

2- Se pierde una visión integradora y se adoptan en cambio abordajes sesgados, planes producto de divorcios entre urbanistas por un lado y especialistas en flujos de transporte y autopistas por otro. Si un mensaje queda claro en este trabajo es el de la importancia de una mirada de conjunto.

El libro discute asimismo las distintas funciones de las calles, como por ejemplo:

- La de evacuación de agua de superficie. Esta está a tal punto asociada a las funciones de la calle que muchas veces se olvida a qué responden los principios presentes en muchas de nuestras calles. El drenaje, que viene de los tejados, pasa por un caño pluvial por debajo de la acera y sigue por el cordón, explica el origen de separaciones y pendientes hoy comúnmente aceptadas;

- La de canal por donde pasan los servicios urbanos. Aunque sea menos visible, esta función es fundamental y determinante de equilibrios entre la parte peatonal y la calzada;

- La de soporte de las relaciones sociales. Ese aspecto, en sus manifestaciones cotidianas de vecindad, paseo, comercio, encuentro e intercambio, es lo que contribuye a que una de las razones de ser de la ciudad, la oportunidad de interacción entre las personas, tenga un marco apropiado o no;

- La de soporte vegetal. Del mismo modo que los parques, pero con una presencia capilar que permite integrarlos como sistema, las calles ofrecen un contacto entre la humedad del subsuelo y el aire, un hábitat para la fauna urbana.

Las calles representan soluciones formales en coherencia con un tipo de trama. Este hecho es importante y debe ser aprovechado por la claridad que brinda a los ciudadanos como marco de referencia en la ciudad. Aquí se pueden distinguir las más locales, que corresponden a un tipo de subtrama, de las principales, que atraviesan las distintas tramas. Los puntos de articu-

lación pueden tener tratamientos específicos, como rótulas, con oportunidades de definir hitos en el espacio urbano.

En el sentido del ordenamiento de una calle, los autores enumeran y describen cuatro elementos: geometría de planta y de alzado, separadores físicos entre espacios especializados, tratamiento de las superficies y texturas, el llamado mobiliario urbano y los elementos espaciales de los servicios urbanos.

La movilidad de las personas y bienes hasta un amplio conjunto de flujos: eléctricos, telefónicos, datos, gas, agua potable, alcantarillado, escorrentía, deben canalizarse por el sistema del espacio público, como calles y plazas, dado que no podrían atravesar los espacios privados. Así, es necesario clasificar la ubicación de cada uno de ellos, desde que corren por debajo de las veredas y calzadas. Las veredas mismas están destinadas a la movilidad peatonal y las calzadas destinadas a otros medios.

10

Pero la importancia de la movilidad peatonal es crítica: por necesidad, todo cambio entre un medio y otro es peatonal. Sin embargo, esa importancia parece no verse reflejada en la forma en que los medios mecánicos han ido invadiendo una porción importante del espacio público. Los argumentos basados en datos empíricos muestran que esta invasión no necesariamente corresponde a una necesidad.

Los ejemplos presentados por los autores pueden parecer, tal vez, muy específicos de otras latitudes. Sin embargo, su valor trasciende ampliamente el marco local en el que fueron formulados. Tienen plena vigencia en el momento en que nuestras ciudades se transforman con justificaciones técnicas que merecen ser contrastadas con argumentos sólidos, como los que Herce y Magrinyà nos ofrecen aquí. También tienen plena vigencia en la formación académica, en particular en las facultades de arquitectura y disciplinas relacionadas al diseño, en las que sería muy saludable poner más énfasis en lo que ocurre de la línea municipal para afuera.



Los libros cobran vida propia una vez publicados y su influencia es muchas veces azarosa. Sin embargo, me arriesgo a vaticinar que esta obra tiene destino de ser un clásico en la materia que aborda, cada día más necesitada de estudios sistemáticos que enfoquen de un modo integral los complejos desafíos de la vida urbana.

**Andrés Borthagaray**

El autor es arquitecto, especializado en políticas urbanas, con estudios de posgrado en Francia. Es Director de proyectos para América Latina del Instituto para la Ciudad en Movimiento.



## **Prólogo II.**

# **El espacio de la movilidad urbana**

Manuel Herce Vallejo

En la sociedad actual la movilidad de las personas ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en periodos anteriores de la ciudad contemporánea. De ello es prueba la relevancia que ha tomado esa palabra no solo en el discurso urbanístico y el ambiental sino también en los planes de infraestructuras de transporte, incluso aunque éstos hayan sido formulados con otros objetivos, más centrados en la articulación territorial o el desarrollo económico.

Lo que no significa que el concepto tenga el mismo significado en cada uno de esos discursos, en los que se utiliza con muy diversas intenciones. Pero lo que es cierto es que la palabra movilidad ha ido desplazando a la palabra transporte, no por motivos coyunturales sino porque realmente son conceptos de diferente alcance.

Esta nueva realidad social ha puesto en crisis no solo las certezas sobre las que se basaba el Urbanismo y la Ordenación del Territorio, hasta el extremo que su tradicional enfoque economista está en profunda mutación. De ello es una muestra el hecho de que el determinismo de los factores de localización de las actividades económicas ha sido sustituido por criterios de oportunidades, oferta de externalidades, competencia entre espacios, especialización territorial, mutación constante de usos del territorio, etc.

Estamos ante un territorio donde se intercalan usos, donde se mezclan espacios centrales y espacios periféricos; un territorio de actividades diversas, frecuentemente cambiantes o efímeras, con espacios especializados (de comercio, de ocio, de servicios, etc.) que no es solo que atraigan usuarios sino que su supervivencia descansa en su capacidad de incrementar esa atracción. De ahí el creciente énfasis puesto sobre la construcción de infraestructuras, de todos los tipos y niveles.

Esta primera reflexión pone de relieve una situación paradójica. Las infraestructuras siguen siendo, y cada vez más, el soporte fijo de la economía de una región, como sector de inversión generador de empleo e innovación y como condicionantes de su desarrollo, pero lo que está cambiando aceleradamente es su rol como discriminador de los niveles de servicios directos que se ofrecen al ciudadano.

14

Su papel como factor de desarrollo económico ha llevado a una permanente reivindicación de ampliación de las redes, de aumento de su complejidad. La paradoja reside en el hecho de que la ampliación indiscriminada de redes de infraestructuras se traduce en más dispersión de la ciudad, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de movilidad insostenible, de consumo de energía alto y de creciente internalización de costes para amplias capas de ciudadanos.

El discurso de la producción constante de nuevas infraestructuras y no de la gestión más racional de las existentes, es claramente falaz porque, en el extremo, es imposible, y no conveniente la creación de un territorio absolutamente isótropo y homogéneo.

Su consecuencia es la continuada expansión de la plusvalía urbana según un modelo que produce profundas diferencias espaciales en el acceso a los servicios, bien por diferentes gradientes en su penetración al espacio, bien por precisar de una financiación-gestión por el sector privado que se traduce en

diferencias del nivel del servicio recibido según la capacidad económica de los usuarios. Modelo que siempre culmina en que los ciudadanos de las periferias están obligados a pagar por servicios que son gratuitos o más baratos para los ciudadanos de los centros urbanos, incrementándose así, frecuentemente, las diferencias en su renta percibida.

La alternativa a ese proceso solo puede venir de ser capaces de entender que solo con la concentración urbana y con la densidad de ocupación del suelo puede alcanzarse un nuevo modelo de movilidad que atienda a las necesidades de todos los ciudadanos, que descansa sobre formas menos costosas y saludables de desplazamiento.

Discurso al que la sociedad no será permeable con facilidad, porque está enmascarado por otros, aparentemente “progresistas”, de reequilibrio territorial en la ocupación urbana, ciudad-región, ruralización de una parte del hábitat urbano, etc.

15

La nueva realidad social y territorial está transformando también los paradigmas consolidados sobre planificación del transporte, campo que había consolidado una rama propia de la ingeniería civil, después de un largo periodo de más de medio siglo de existencia, con sus propias certezas científicas y con un complejo instrumental de análisis, predicción y planificación.

Muchas de esas certezas han sufrido, a su vez, una profunda crisis que pone en cuestión los enfoques y métodos con que se han abordado hasta ahora los planes de transporte. Hasta el extremo que se está produciendo en este campo un relevante cambio relevante de paradigma, entendido éste como aquellas alteraciones de certezas científicas que llevan a una mutación profunda de enfoque en una disciplina científica.

Si la quiebra del modelo económico propio de la era industrial ha implicado la disminución (en términos relativos al total) del volu-

men de desplazamientos con origen y destino reiterados cada día, la lógica del valor potencial del suelo y de las actividades que soporta lleva a un escenario en el que será difícil predecir el volumen y tipo de las relaciones de conexión, que mostrarán alteraciones marcadas fuertemente por la oferta de infraestructuras y de espacios adaptados a las distintas formas de desplazamiento.

En este contexto, la multiplicación de viajes es un reflejo de la realización de oportunidades de conexión, y es una obligación de equidad democrática que sea posible para todos. La nueva sociedad postindustrial no está estructurada, o está cada vez menos, en grupos ligados al trabajo o a la vecindad; es una sociedad individualizada, con relaciones a diferentes niveles, donde juegan un papel creciente los instrumentos en los que descansa esa capacidad de conexión múltiple, como el computador personal y el teléfono móvil.

16

Y por ello, de poco vale un enfoque del problema a resolver, el transporte de personas, que descansaba en planteamientos de satisfacción de una demanda de transporte ligada a la denominada movilidad obligada, que se suponía era la que provocaba las puntas de concentración de viajes que, a su vez, determinaban el tamaño de las redes viarias y de los sistemas de transporte masivo.

En primer lugar, la propia división de la movilidad en obligada y no obligada está en crisis, como consecuencia del cambio de organización social expuesto. Esa atención prioritaria a unos determinados motivos de viaje ha traído como consecuencia la desatención a otros, no catalogados como obligados. Porque lo que está en juego es la satisfacción de las necesidades de conexión, que incluyen motivos muy variados y con alteración frecuente de su expresión espacial y temporal.

En segundo lugar, porque ya comienza a no ser tan cierto que la demanda se exprese en dos puntas muy marcadas a lo largo del día, y los desplazamientos (incluso por los motivos que hasta

ahora se entendían como obligados) se distribuyen a lo largo de la jornada, como consecuencia lógica de una proliferación de destinos de un mismo trabajador, de desplazamientos de formación y estudio, y de motivaciones de viaje tan obligadas desde el punto de vista social como las dos citadas.

En suma, el ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes, implica la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa un cuidado preferente de las formas que consumen menos energía y crean menos dependencia y obliga a poner el acento en el tipo de infraestructuras que se ofrecen, en sus características y efectos, y en la gestión del espacio público urbano.

Supone, por tanto, la intervención de la Administración pública para garantizar una oferta de espacio público adaptado a cada forma de movilidad y de sistemas de transporte para ellas; lo que implica un cambio importante de enfoque, que ha de afectar a los métodos con que hasta ahora se ha planificado el transporte urbano.

A ello ha de añadirse que cada vez, aunque quizás demasiado tarde, son más presentes las consecuencias en el consumo energético y en las emisiones con fuerte impacto ambiental de un modelo de transporte basado fundamentalmente en el automóvil; pero, quizás, se haya sido puesto menos de relieve los riesgos de exclusión social que ese modelo conlleva para amplias capas de población.

Pero también, a este respecto, se precisa de una cierta clarificación de las perspectivas con que se aborda la sostenibilidad y se entremezclan en la discusión actual sobre la movilidad, porque suponen acepciones diferentes y, por tanto, llevan a conclusiones y estrategias que pueden ser contradictorias.

El término de sostenibilidad, tan divulgado en la actualidad (y

quizás, por eso, tan banalizado) puede ser entendido en términos energéticos, de impacto ambiental o de integración social. Aunque puedan llevar a conclusiones semejantes, no es lo mismo la sostenibilidad energética (que pone el acento en alternativas de desplazamiento de consumo energético menor) que la sostenibilidad ambiental (que pone el acento en la reducción de emisiones) y que la sostenibilidad social (que pone el acento en una mayor equidad en el acceso a la movilidad).

No tener en cuenta esta diferenciación puede llevar al absurdo de que se establezcan mecanismos de encarecimiento energético o de uso de infraestructuras que simplemente expulsen a una gran cantidad de usuarios del sistema, o que, con el principio de quien contamine pague, se utilicen las herramientas fiscales para gravar unos modos de transporte que pueden contaminar poco pero ser insostenibles en términos energéticos, o simplemente permitan gozar de privilegios a los que pueden pagarse esa contaminación.

18

En un territorio de superposición de redes de comunicación que posibilitan velocidades muy diferentes, las carencias o las dificultades de acceso a su uso entrañan claros riesgos de exclusión social. Exclusión de las capas de población que no disponen de vehículo propio motorizado en un sistema de transporte que lo privilegia, o de aquellos a los que la ocupación masiva del espacio por ese tipo de vehículos les impide ir a pie o en bicicleta, o que no pueden utilizar aquel tipo de vehículos o no lo encuentran adecuado al motivo y duración del desplazamiento, y, sobre todo, para ciudadanos que trascurren gran parte de su tiempo en intercambios de un transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz.

Las nuevas realidades de la velocidad y de la comunicación digital no deben engañar ante los desafíos que conllevan, que son no solo de eficacia económica sino también de justicia social. Porque fijarse solo en lo primero lleva a soluciones excluyentes, como



disminuir la sobrecarga de las redes limitando o encareciendo su uso, sin alternativas para las clases sociales menos favorecidas.

Así pues, el reto actual está en garantizar redes de conexión y transporte adecuadas a las formas de movilidad que requieren los diferentes grupos sociales, y aunque el automóvil ha mostrado su eficacia hasta el momento como modo prioritario entre los desplazamientos urbanos motorizados, no es menos cierto que su presencia en la ciudad ha acabado por excluir o dificultar a otros modos de desplazamiento.

Entre ellos, y de forma evidente, cabe citar los desplazamientos a pie, que suponen la mayor parte de los que se hacen en la ciudad, si se añaden a los viajes realizados solo por este medio los que constituyen partes de otro tipo de desplazamientos. Incluso uno de los aspectos más importantes de la eficacia de los sistemas de transporte descansa en la sincronía y rapidez de las transferencias entre modos, que todas se realizan a pie, lo que refuerza la importancia de esta forma de movilidad.

En suma, cabe concluir que los profundos cambios sociales operados en nuestra sociedad han afectado a la cuantía y expresión social de la movilidad; con nuevos comportamientos que han de estar presentes en las políticas de atención a la movilidad como derecho de las personas, que sustituyen en la actualidad a las limitadas, aunque todavía necesarias, políticas de organización del tráfico y del transporte de personas y mercancías en la ciudad.

Nueva realidad social y de organización territorial que ha alterado también las prácticas e instrumentos de la planificación territorial y urbana, diferenciación en niveles que, a su vez, comienza a estar en crisis desde hace más de una década. Y que, desde la perspectiva que nos ocupa, se refleja en un cambio de paradigma respecto al modo de enfocar la planificación y gestión de la movilidad urbana, tal y como se tratará de mostrar a lo largo del libro.

En el derecho a la movilidad espacial descansa la realización de gran parte de las necesidades de conexión social de los ciudadanos. Esa necesidad de movilidad se expresa en muy diferentes formas de desplazamiento que, a su vez, plantean requerimientos diferenciales, tanto en cuanto a la organización del espacio público urbano como a la oferta precisa de espacios y de infraestructuras adaptadas a cada una de esas formas.

La gestión de programas y actuaciones tendentes a garantizar el ejercicio de ese derecho a todas las personas es una tarea de administración pública, hoy en día exigida en todas las sociedades democráticas como un imperativo que se ha ido acrecentando aceleradamente en los tiempos más recientes. Ha contribuido a ello una conjunción del hartazgo colectivo respecto al tiempo y molestia asociados a los desplazamientos urbanos con la mayor conciencia sobre los costes ecológicos y energéticos que conlleva el modelo imperante de atención a la movilidad de personas y mercancías.

20

El problema es que para la gestión de un modelo de movilidad urbana que se califique de más sostenible se precisa de un plan, de un programa de actuaciones encadenadas tendente a la consecución de unos objetivos. Y para la elaboración de ese plan no existe, todavía, un instrumental técnico validado y eficaz.

Existen, desde hace ya varias décadas, una disciplina consolidada de planificación de las redes de transporte que ha producido métodos e instrumentos que, de forma errónea, se aplican al diseño de planes de movilidad urbana, aunque gran parte del instrumental que han consolidado puede ser útil con un enfoque metodológico alternativo.

Porque transporte y movilidad no son términos sinónimos; el primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el coste del viaje (o de empresas especializadas en producir o ges-

tionar esas infraestructuras); el otro supone, por el contrario, atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte.

Se hace pues necesario entender previamente el cómo la organización de la ciudad (su extensión, su forma, su estructura) afecta a la expresión espacial de la movilidad, al comportamiento de las personas respecto a las formas y motivaciones de esa movilidad.

No es posible hablar de expresión espacial de la movilidad sin tener en cuenta que ésta es una respuesta a la oferta de posibilidades que la ciudad ofrece y que, más allá de que exista una demanda objetivamente marcada por la existencia de relaciones entre las actividades urbanas, esta demanda puede ser satisfecha de maneras muy diversas, e incluso puede permanecer latente (no satisfecha) por ausencia de oferta de espacios adaptados a sus requerimientos o por desproporción entre la carestía (en tiempo o dinero) que conlleva su uso y la utilidad del desplazamiento en concreto.

Entender que es la adaptación y gestión del espacio público urbano una de las dos principales herramientas sobre las que descansa un planteamiento más sostenible de la movilidad urbana (la otra sería la gestión de los sistemas especializados de transporte mecanizado), supone adoptar las siguientes premisas como punto de partida de esas políticas:

Todas las formas de desplazamiento tienen importancia en el sistema de movilidad y deben de ser atendidas. La atención excesiva a aquellas formas que son más agresivas en la ocupación del espacio suele comportar la marginación de otros modos de desplazamiento. El automóvil no es más que una eficaz y

versátil forma de desplazamiento, pero ocupa todo el espacio posible en las ciudades que se han adaptado a su uso masivo, no solo en las calzadas de circulación de sus calles sino también en las aceras y los espacios libres para aparcar.

La inexistencia de espacios adaptados a los requerimientos de las formas más normales y eficaces de desplazamiento en distancias cortas (caminar, ir en bicicleta, etc.) no solo supone una marginación de este tipo de movilidad, que atenta contra la propia esencia de la ciudad, sino que a menudo conlleva la imposibilidad de desplazamiento para amplias capas de población.

Las políticas de dar preferencia a determinadas formas de movilidad en áreas determinadas del espacio público constituyen una apuesta por un determinado modelo, pero solo serán efectivas si se inscriben en una visión global sobre la totalidad del funcionamiento de la ciudad que especialice diferentes tipos de redes de movilidad y de espacios de convivencia.

Esta llamada a la integración de todos los modos en las propuestas organizativas del funcionamiento del sistema urbano es consecuencia de la certidumbre de que no todos los modos de desplazamiento tienen la misma eficacia según sus motivaciones, distancias y condiciones en que se dan.

Y, en este sentido, un modelo de movilidad urbana alternativo al actual es una estructura que descansa sobre tres pilares: conseguir que la gente camine, o vaya en bicicleta, en desplazamientos de corta dirección, que use el transporte público en desplazamientos más largos y racionalizar el uso del automóvil, limitándolo en la ciudad al espacio donde es más útil.

Las tres tareas requieren de la preparación de un espacio público de la ciudad que hasta ahora trataba de entenderse como neutro, lo que quería decir que se le entregaba al medio de transporte más poderoso e invasivo: el automóvil. No es, por

tanto, posible hablar de una movilidad con criterios de sostenibilidad sin hablar de urbanización, como intentaremos mostrar en los capítulos del libro.

Con esta perspectiva se plantea el libro, como divulgación de un método que propone abordar los proyectos de urbanización del espacio público desde la perspectiva de una movilidad más sostenible. Tanto el método como los ejemplos de aplicación que se exponen provienen de la práctica profesional de los autores y de la investigación aplicada que han realizado en el Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña.

Por eso, las referencias son a planes y proyectos redactados en ese territorio, aunque las ideas desarrolladas puedan ser válidas para cualquier otro ámbito espacial. Ellas conducen a dos conclusiones: en primer lugar, el rechazo de las soluciones pensadas desde la consideración de la movilidad como única solicitud del espacio público, y, en segundo lugar, la defensa de soluciones diferenciadas según los requerimientos formales de cada lugar y la preponderancia de las diferentes formas de movilidad.

23

**Manuel Herce Vallejo**

Buenos Aires, Abril del 2012