

Buscar por:

- [Quiénes somos](#)
 - [Revista CV](#)
 - [TV](#)
 - [Actividades](#)
 - [Buenas Prácticas](#)
 - [Blog](#)
 - [Documentos](#)
 - [Links](#)
-

Está en: [Inicio](#) > [Blog](#)

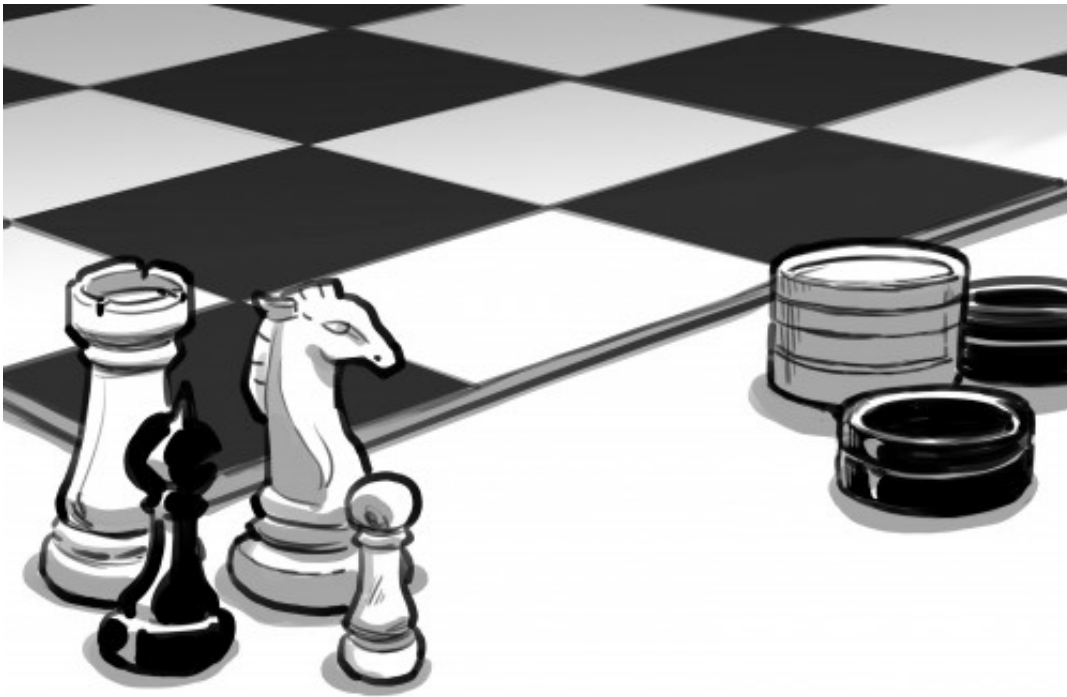
10 MITOS sobre movilidad urbana (10/10): se necesitan grandes inversiones para el cambio de modelo

por Marius Navazo — Domingo, 31 de mayo de 2015

Este es el último post de la serie “10 mitos sobre movilidad urbana”, iniciada el setiembre pasado y publicada a lo largo de este curso. Con este post, pues, nos despedimos. A lo largo de estos meses he ido recibiendo varios comentarios. Algunos de vosotros me habéis dicho que las lecturas os han resultado de un gran sentido común. Y me alegra que así sea, puesto que refrescar el sentido común y no olvidarnos de él es un buen antídoto para no desfallecer ante las dificultades que los cambios entrañan; porque me gustaría subrayar que todos los aspectos que se han tratado en la serie son cuestiones con las que nos confrontamos en nuestro día a día, ante técnicos o políticos que afirman justamente lo contrario. Y demasiado a menudo se afirma sin argumentación alguna pero sentando cátedra, ya sea por la fuerza del tono de voz con el que se habla, por el cargo que se ostenta o por el peso de los años acumulados. Precisamente por esta combinación entre falta de argumentación y gran convicción es por lo que he etiquetado de “mitos” a las distintas afirmaciones que tan a menudo se escuchan y que he sintetizado en estos 10 posts.

Dicho esto, sólo me queda añadir que el último post es un refundido de otro post que ya publiqué fuera de esta serie, en marzo de 2014, y titulado “[Cambiar las reglas del juego \(¡y no el tablero!](#))“. He pensado que, aunque un poco repetitivo, mucho de lo dicho en aquél momento encaja perfectamente en esta serie y que era necesario incorporarlo aquí para concluirla.

En concreto, este último post no hace referencia al *qué*, sino al *cómo*. Es decir, ¿cómo realizamos el necesario cambio de modelo de movilidad para que el coche tenga un peso significativamente menor? La respuesta es clara: el cambio no debe producirse a través de una larga lista de nuevas infraestructuras para el transporte colectivo, reconstruir calles para crear plataformas únicas y ensanchar aceras o diseñar nuevos bulevares con vistosos carriles bici. Contrariamente, y **en sintonía con el propio concepto de sostenibilidad, resulta capital que las actuaciones a realizar aprovechen y amorticen las calles hasta el final de su vida útil, haciendo una prudente gestión de los recursos heredados.**



Cambiar las reglas del juego (¡y no el tablero!). Sobre el mismo tablero pueden jugarse partidas muy distintas. Ilustración: Ricard Efa (<http://gmbtz.blogspot.com.es/>)

Por lo tanto, tenemos que dejar de lado el antiguo paradigma que nos obliga a que toda transformación del espacio público deba realizarse a través de proyectos de obra civil. Evidentemente, ante problemas infraestructurales de las calles debemos seguir ejecutando obras -dignas y duraderas. Pero reconozcamos que los problemas infraestructurales de nuestras calles ya no están en las primeras posiciones de la agenda urbana de nuestro país. Y que **el reto de reducir la motorización urbana -que sí que es uno de nuestros principales retos contemporáneos- depende sobre todo de actuaciones que cambien la gestión que hacemos de las infraestructuras heredadas**. En concreto, estaríamos hablando de:

1. **Implementar medidas de gestión que reduzcan el atractivo del uso del coche y favorezcan a los modos no motorizados y el transporte colectivo.** Fundamentalmente podríamos contemplar la tarificación del aparcamiento (véase este [post](#) anterior) y la regulación semafórica para dar prioridad a los modos de transporte que nos interesan (véase este [post](#) anterior dónde se cuestiona la regulación de intersecciones). O también otras medidas como podrían ser a título de ejemplo: permitir la circulación de bicicletas en el sentido opuesto a los vehículos motorizados en toda la trama urbana secundaria y sin necesidad de un carril específico (permitido en otros países, y seguramente en breve también será posible en España), modificar y oponer sentidos de circulación para evitar tráfico de paso en calles secundarias, otorgar la prioridad al peatón en ciertas calzadas, permitir el juego y otras funciones urbanas en las calzadas de calles claramente residenciales sin necesidad de construir plataformas elevadas (únicamente a través de la [señal S-28](#) establecida en el código de circulación), etc.
2. **Transformar las calzadas** a través de mobiliario urbano y pintura. Nueva York, San Francisco y Los Ángeles [\[2\]](#) están mostrando desde hace 5 años valiosísimos ejemplos de este tipo de intervenciones físicas -bautizadas por algunos como *lighter&quicker&cheaper* (véase este [post](#) anterior). Obsérvese en las imágenes adjuntas que tienen un gran potencial para transformar la habitabilidad de las calles y cuestionar el papel del coche en el espacio público, dado que con estas

medidas se pueden suprimir cordones de aparcamiento y carriles de circulación para convertirlos en espacios de estancia para las personas, ensanchamientos de aceras, carriles bici o carriles bus. Cabe subrayar, por último, que no se trata de actuaciones efímeras; baste el ejemplo de Times Square en Nueva York, por dónde pasan 350.000 personas al día y lleva 6 años transformado únicamente con pintura y mobiliario urbano. ¡Muchas de nuestras calles no habrán visto pasar por ellas esa cantidad de personas ni a la mitad de su vida útil!





Times Square y Meatpacking District en Nueva York, San José/Guerrero Park en San Francisco (fuente: sfpavementtoparks.sfplanning.org), y Sunset Triangle Plaza en Los Ángeles (fuente: inhabitat.com).

Ahora bien, la necesidad de actuar de esta manera no es tan sólo por coherencia con el concepto de sostenibilidad, sino que estas medidas de gestión y flexibles tienen un carácter estratégico. Dado que recortar el statu quo del coche no goza de un amplio consenso social, no podemos ir con el lirio en la mano y pensar que semejante tarea será fácil. Contrariamente, **necesitamos una estrategia persuasiva y flexible que permita comenzar a construir un firme consenso social hacia el cambio** – y no sólo de manera esporádica e inconexa como tantas veces sucede. Y, precisamente, estas medidas flexibles constituyen buena parte de la estrategia. Esto es lo que se desarrolla ampliamente en el [post inicialmente citado](#) y que aquí no vamos a repetir.

En cualquier caso, esta manera de proceder resulta interesante y necesaria. Interesante porque estas medidas tienen el potencial de transformar significativamente el modelo de movilidad y la habitabilidad de las ciudades.

Si no tuvieran el potencial de servirnos para alcanzar los retos urbanos contemporáneos no haría falta que habláramos de ellas. Y resultan necesarias porque si el único camino para alcanzar los retos que tenemos delante fuera a través de grandes inversiones astronómicas (para líneas de metro, tranvías flamantes, calles peatonales adoquinadas o nuevos bulevares), entonces sólo nos quedaría el “apaga y vámonos”. Pero no es así, y hay mucho por hacer.

Màrius Navazo trabaja en movilidad, planificación urbana y ordenación del territorio. Forma parte de Gea21 (www.gea21.com).

comparte:

-
-
-
-

1 2 3 4 5 (2 votos, media: **5,00** sobre 5)

Etiquetas: [ciudad](#), [espacio público](#), [habitabilidad](#), [movilidad](#), [urbanismo](#)

Esta entrada pertenece a las siguientes temáticas: [Espacio público | Paisaje](#), [Movilidad e infraestructuras](#), [Urbanismo responsable y sostenible](#). Puedes seguir cualquier respuesta a esta entrada mediante la fuente [RSS 2.0](#). Puedes [dejar un comentario](#), o [enviar un trackback](#) desde tu propia página.

3 comentarios a “10 MITOS sobre movilidad urbana (10/10): se necesitan grandes inversiones para el cambio de modelo”

1. *Richard Hidalgo* dice:
[2 de junio, 2015 a las 0:42](#)

Si, en verdad el cambio de estilo de movilidad pasa por tomar medidas de gestión en la trama urbana, como eliminar parqueaderos, cambiar áreas dedicadas al vehículo, en áreas de encuentro y de esparcimiento. Todo esto muy bien, pero se requiere de inversiones y la primera y más importante es el transformar al transporte público en un servicio eficiente, seguro, confiable y accesible para todos los habitantes de la ciudad. Y este cambio, no siempre es fácil, pues pasa por romper esquemas de explotación y abuso que datan de mucho años

2. [Recopilación de noticias de junio de 2015](#) dice:
[2 de julio, 2015 a las 9:01](#)

[...] 10 MITOS sobre movilidad urbana (10/10): se necesitan grandes inversiones para el cambio de modelo [enlace]. Acaba así esta serie de artículos donde Marius Navazo nos cuenta las diferencias entre la [...]

3. *Jorge Calvo* dice:
[16 de septiembre, 2015 a las 14:43](#)

Definitivamente es importante volver los centros urbanos más peatonales por la gran afluencia de personas. Normalmente por nuestra propia comodidad queremos tener un transporte en todo lado pero caminar unas cuadras no hace daño más bien es recomendable por la salud, además existen otras

alternativas como ciclovías para bicicletas, patinetas, y otros que resuelven el tema de transporte. Es tiempo de cambiar.

Deja un comentario

Nombre (requerido)


E-mail (no se publicará) (requerido)

Sitio web

Recibir avisos de nuevos comentarios en mi e-mail

Enviar

• Información

- [Archivo de entradas](#)
- [Canal de noticias \(RSS\)](#) 
- [Contacto](#)

• Proyectos I+D+I

- [Activación de Espacios Públicos](#)

• Corresponsales

- [Abierto_Ciudad Viva](#) (222)
- [AC13. Concepcion Garcia y Carlos Pita.](#) (8)
- [Alejandro Valdivieso](#) (7)
- [Ana Carolina Cortes](#) (4)
- [Andrea Robles](#) (9)
- [Aula Eileen Gray](#) (4)
- [Basurama](#) (7)
- [Brijuni](#) (48)
- [Patricia Dueri](#) (10)
- [Cartografías del deseo](#) (9)
- [Cristina Schicchi](#) (4)
- [Destiempo urbano](#) (4)
- [Domenico di Siena](#) (8)