

LA CIUDAD PEATONAL

Integración en la planificación urbana y territorial. Sevilla y su territorio desde la movilidad peatonal

Investigadores:

Gonzalo Díaz y Recasens, Mario Algarín Comino, Carlos Díaz-Recasens Montero de Espinosa, Gonzalo Díaz-Recasens Montero de Espinosa

Colaboradores:

Indalecio de la Lastra Valdor, José Luis Cañavate Toribio, Carlos Corral

Becarios:

Verónica Llamas Rubio, Eduardo Díaz-Recasens Montero de Espinosa, Javier López Otero, María Requena, María Ramos Bollo

Grupo investigación HUM-411. ETSA Sevilla

Resumen

El espacio público de la ciudad es casi exclusivamente el medio de canalizar los flujos de tráfico rodado, olvidando al peatón como actor primario de la escena urbana. Es desde el viario rodado, desde donde todavía hoy se planean las nuevas calles y se piensa la nueva ciudad.

Este estudio pone el acento en el desplazamiento peatonal como un hecho sustancial en la construcción de la ciudad, podríamos decir su patrón de medida, concretando para el caso de Sevilla, con sus condiciones específicas en cuanto a clima, topografía, cultura...

Se ha planteado el trabajo como un foro donde reivindicar y debatir esta movilidad imprescindible, creando una nube abierta de participación asociada a cada espacio público, y desde el estudio concreto y profundo de casos específicos seleccionados en el área metropolitana de Sevilla, puntos que suponen hoy un problema para el desarrollo de la movilidad peatonal en la ciudad.

No son por tanto las plazas y calles ya peatonalizadas las que ocupan este estudio, sino cruces de grandes avenidas, alrededores de equipamientos o puntos concurridos, calles no peatonales con intensa actividad,... los que, precisamente por su falta de condiciones para asumir el tráfico peatonal, han centrado el interés del proyecto.

Casos de estudio susceptibles de ser convertidos en actuaciones puntuales, que ayuden a ir racionalizando el espacio de la ciudad y transformando su uso por el ciudadano.

Palabras clave: Movilidad, Peonato, Movilidad peatonal, Sevilla

Abstract

The almost exclusive way to canalize the traffic flows is the city public space, forgetting the pedestrian as a primary actor in the urban scene. Even nowadays, new city is designed and new streets are planned based on roads planning.

This study emphasizes the pedestrian movement as an essential fact in the city structural construction; as a measurement pattern, in the specific Seville's case study, with its specific conditions as climate, topography, culture...

The work has been developed as a forum to vindicate and discuss this essential mobility, creating participation open cloud, associated with each public space, working from the particular and through the study of selected specific cases in the metropolitan area of Seville, items that represent today a problem for the development of pedestrian mobility in the city. Therefore, this study doesn't deal with pedestrian squares and streets, but with major avenues junctions, infrastructures surroundings or crowded spots, non-pedestrian streets with intense commercial activity... which have focused the interest of the project precisely because of its lack of conditions to permit pedestrian traffic.

Case studies that could be converted into specific intervention projects that would help to rationalize the space of the city, and to transform its use by citizens.

Key words: *Mobility, Pedestrian, Pedestrian Mobility, Sevilla*

El proyecto de investigación La Ciudad Peatonal seleccionado para formar parte del programa de I+D+i, promovido por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía y cofinanciado con fondos europeos FEDER en el periodo 2014-2015, ha sido realizado por investigadores del grupo HUM-411 de la Universidad de Sevilla y supervisado por la Agencia de Obra Pública y la Dirección General de Movilidad de Andalucía como parte de las estrategias para mejorar la sostenibilidad energética y ambiental del sistema de transporte intermodal de viajeros, y su contribución a reducir los efectos del cambio climático. Sin embargo, el estudio se ha planteado como un foro donde reivindicar y debatir la movilidad peatonal (centrándolo en el caso concreto de Sevilla con sus condiciones específicas en cuanto a clima, topografía, cultura...) poniendo el acento en su valor como un hecho sustancial en la construcción de la ciudad, que la entienda como su patrón de medida. Diversos medios se han hecho eco de la investigación, mostrada en seminarios y exposiciones públicas que se han sido organizadas en paralelo al transcurso del trabajo, lo que ha permitido debatir los resultados y extraer conclusiones contando con buena parte de los agentes sociales implicados.

Cambiando las prioridades

La ciudad contemporánea muestra desde hace tiempo signos de agotamiento en su sistema de desplazamientos, con una excesiva especialización del espacio público en canalizar los flujos de tráfico y olvidando al peatón como actor primario de la escena urbana. También es desde el viario rodado, desde donde se planean las nuevas calles y se piensa la nueva ciudad.

El peatón, sin embargo, había sido esencial en la fundación, el desarrollo y la evolución de la ciudad, sólo desde la mitad del siglo pasado esto no es así. Como describía Lewis Mumford en *The City in History*, la vida de los pueblos y aldeas hasta hace pocos años se concentraba en su espacio público, no había edificios de un uso específico como son hoy: oficinas, centros comerciales, centros deportivos, teatros, mercados o edificios institucionales de cualquier tipo, estas acciones tenían cabida de forma más o menos espontánea en el espacio libre disponible, dando origen a algunas de las más importantes instituciones de las sociedades democráticas actuales. Con la llegada del planeamiento urbanístico, actuaciones como las de John Nash en Regent's Park de Londres o las del París de Haussman a mediados del siglo XVIII, descritas por Richard Sennet en *Carne y Piedra*, fueron distanciando a los habitantes de su propia ciudad. Las aperturas de nuevas avenidas y bulevares con gran intensidad de tráfico rodado proyectados sobre el tejido urbano existente excluía a las personas de a pie dividiendo la ciudad en barrios. Las instituciones se alojaron entonces en distintos tipos de edificios con alguna función específica, suprimiéndose así de las calles y plazas aquellas acciones comunes que antes solían albergar. Al mismo tiempo, a medida que se liberaba de sus funciones comunitarias, el espacio público se fue especializando en canalizar los distintos flujos de tráfico, pavimentándose y diferenciando cada vez con más precisión las leyes que regulaban su uso específico.

Con la aparición de las tecnologías compartidas en red, se detecta una menor dependencia de los desplazamientos urbanos rodados. Entendemos que se presenta así una oportunidad de re-describir nuestras ciudades una vez más desde su condición peatonal.

Deduciendo desde casos de estudio concretos

Planear de este modo la movilidad peatonal requiere trabajar a una escala menor de la utilizada generalmente en los estudios de movilidad, aquella escala donde se encuentran las referencias para proyectar el espacio urbano teniendo en cuenta toda su complejidad, como se encuentran las reglas del juego existentes en el proyecto arquitectónico.

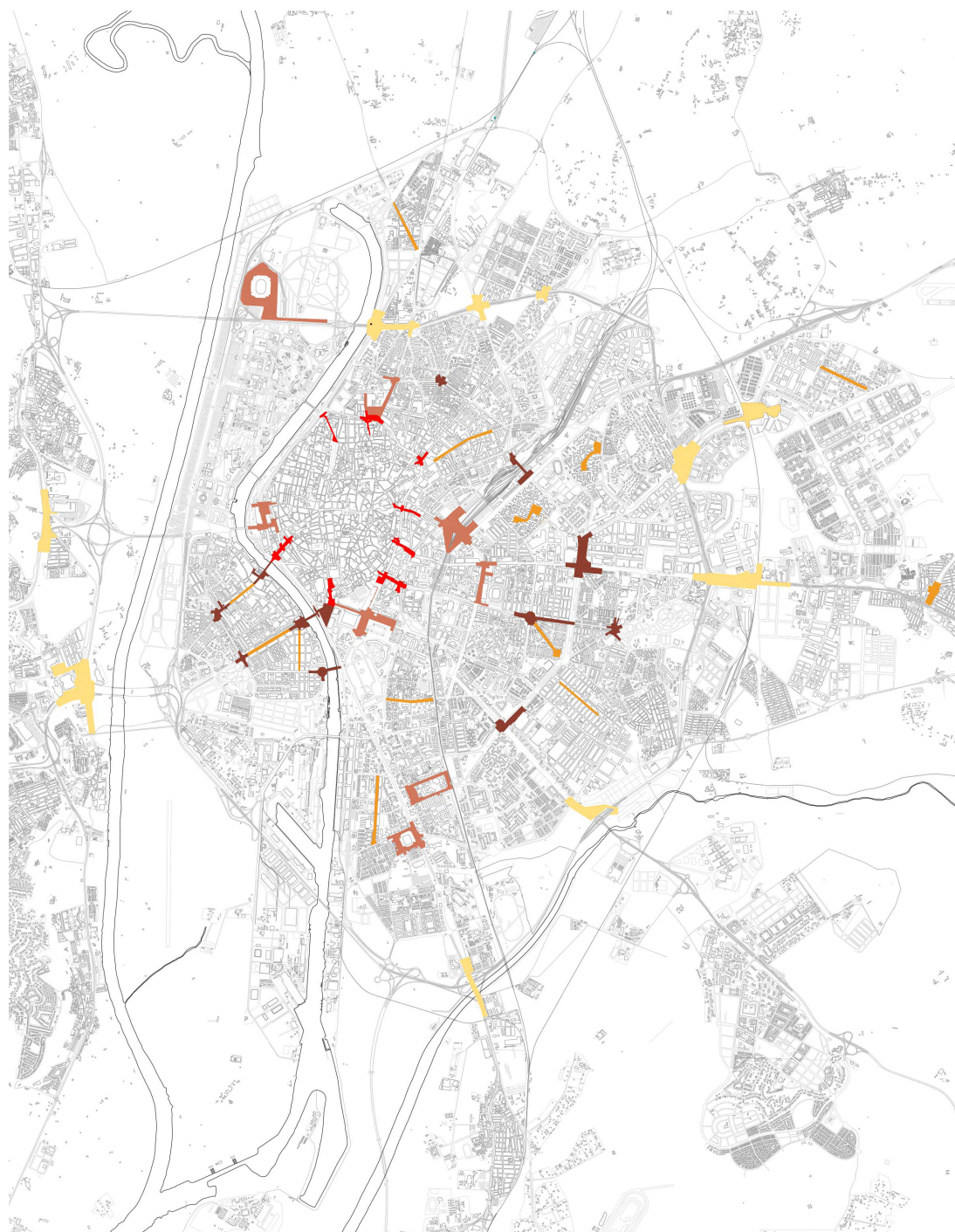
Para ello se ha planteado el trabajo desde el estudio concreto de casos específicos seleccionados en el área metropolitana de Sevilla, que suponen un problema para el desarrollo de la movilidad peatonal en la ciudad. No son por tanto las plazas y calles ya peatonalizadas las que ocupan este estudio, sino aquellos cruces de grandes avenidas, alrededores de centros de atracción o calles no peatonales con intensa actividad de barrio las que por su falta de condiciones han centrado el interés del proyecto.

Se establecen así los casos de estudio superponiendo una serie de criterios y variables a tener en cuenta a la hora de estudiar la movilidad peatonal en el espacio urbano, ampliando el registro e incorporando algunos aspectos habitualmente olvidados, reconociendo su influencia para producir un espacio público vivo, arraigado y eficaz a largo plazo. Como alternativa al estudio de la movilidad en el espacio urbano que se centra en el motivo de desplazamiento, que fija la atención en el uso específico del punto de destino, que acepta una realidad fuertemente zonificada y simplifica lo individual y lo colectivo, se propone afrontar el análisis con un abanico mas amplio de variables, criterios y factores de influencia

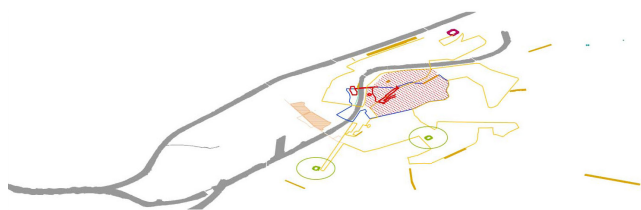
Por otra parte, se afronta también este análisis con cierto pragmatismo, estableciendo casos de estudio que pongan sobre la mesa los problemas y oportunidades específicos de cada lugar y creando una nube abierta de participación asociada a cada espacio público.

Casos de estudio susceptibles de ser convertidos en actuaciones puntuales, que ayuden a ir transformando el espacio y la realidad social subyacente.

- o1. CONTINUIDAD CON LA ESTRUCTURA TERRITORIAL
- o2. PREEXISTENCIA DE CAMINOS HISTÓRICOS
- o3. ATRACCION Y AFLUENCIA DE GRANDES ELEMENTOS Y OBJETOS URBANOS
- o4. ATRACCION Y AFLUENCIA DE PUNTOS DE TRANSPORTE
- o5. PUNTOS DE PASO OBLIGADO Y CRUCE
- o6. INTERRELACIÓN CON ESPACIOS VERDES, PARQUES Y JARDINES
- o7. TIPOLOGÍA URBANA Y RESIDENCIAL
- o8. REPERCUSION EN LA COHESIÓN SOCIAL Y CULTURAL
- o9. REPERCUSIÓN AMBIENTAL Y ENERGÉTICA
- 10. COMPORTAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO ANTE GRANDES EVENTOS

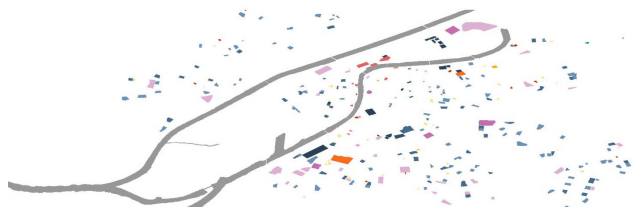


- INFRAESTRUCTURAS
- ENTORNO GRANDES OBJETOS
- PUERTAS CENTRO HISTÓRICO
- CONEXIÓN ENTRE BARRIOS
- INTERIOR DE BARRIOS



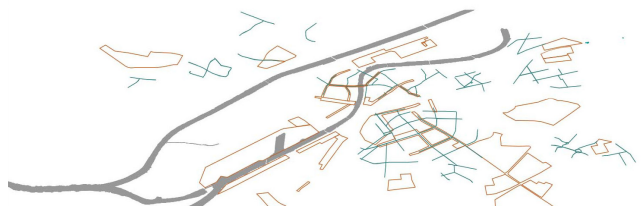
EVENTOS

- ESTADIOS DE FÚTBOL
- MARATÓN
- FERIA
- MERCADILLO
- CABALGATA DE REYES
- TOROS
- RECORRIDO SEMANA SANTA
- VELÁ DE SANTA ANA
- CONCIERTOS



CENTROS DE ATRACCIÓN

- CULTURAL
- DEPORTIVO
- EDUCATIVO
- SANITARIO



CALLES DE USO COMERCIAL Y LABORAL

- COMERCIAL
- LABORAL



CRUCES Y PASOS OBLIGADOS

- NUDOS
- NUDOS INTERIORES
- PASOS OBLIGADOS
- ZONAS CONTROLADAS
- ACCESO ZONAS CONTROLADAS



ZONAS VERDES

- ZONAS VERDES Y PARQUES METROPOLITANOS
- PARQUES URBANOS
- ÁREAS VERDES DE ACCESO RESTRINGIDO
- DESCAMPADOS
- CORREDORES VERDES
- ACCESO A PARQUES



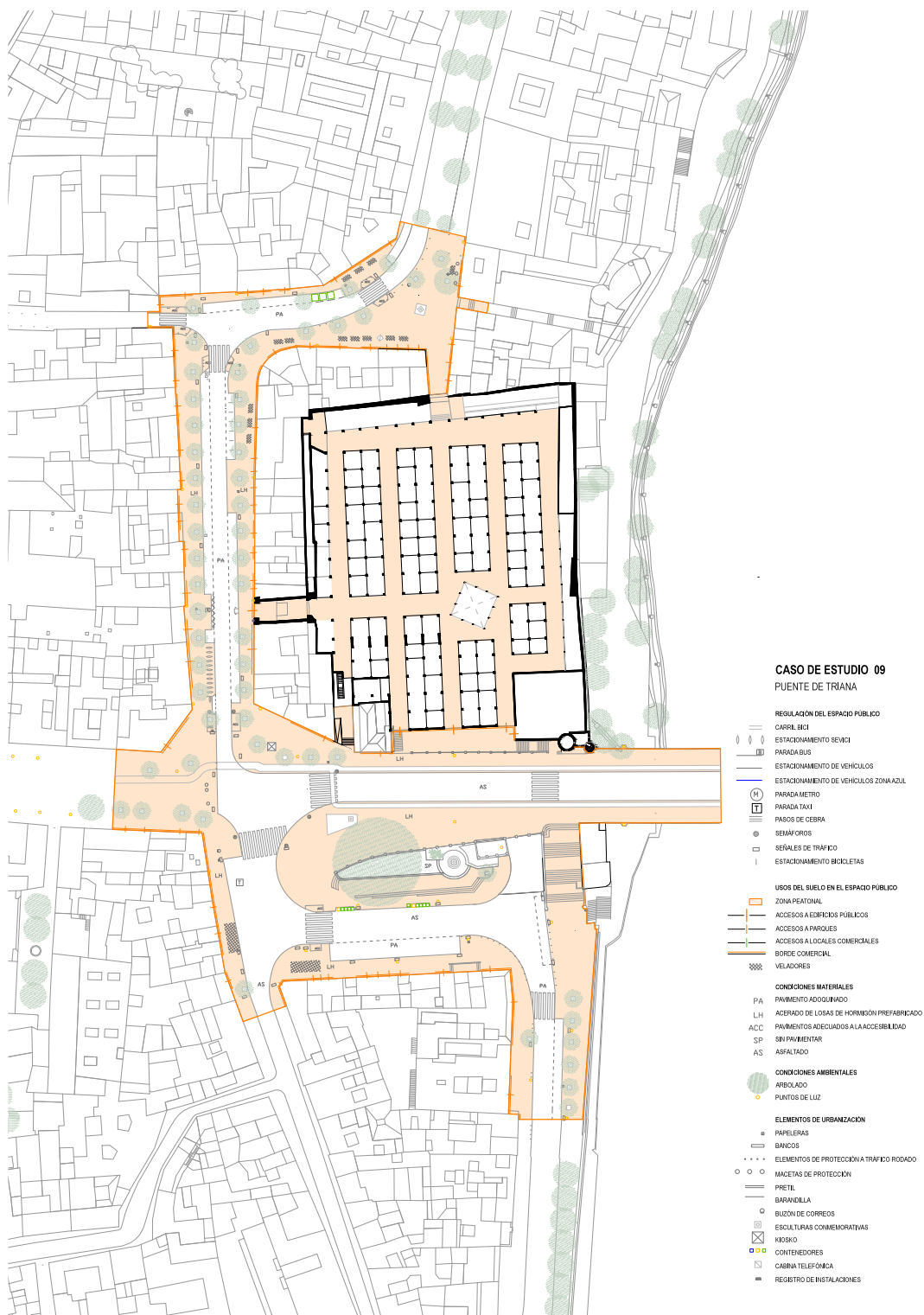
PREEXISTENCIAS Y CAMINOS EXISTENTES

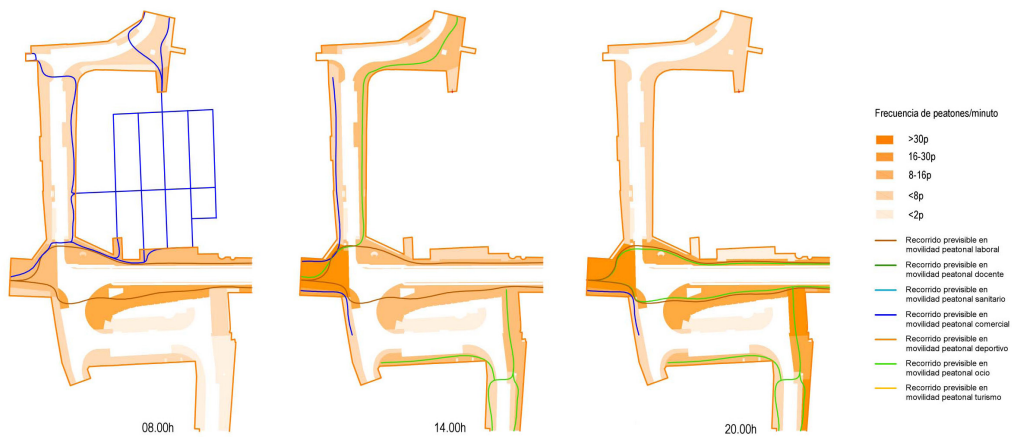
- CAMINOS EXISTENTES
- CONVENTOS Y MONASTERIOS



CONTINUIDAD DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL

- CURVAS DE NIVEL
- ARROYOS
- RIOS
- VÍAS CON CONTINUIDAD TERRITORIAL

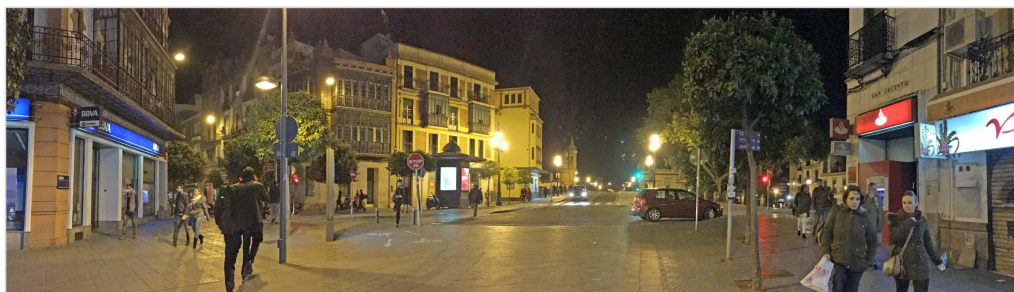




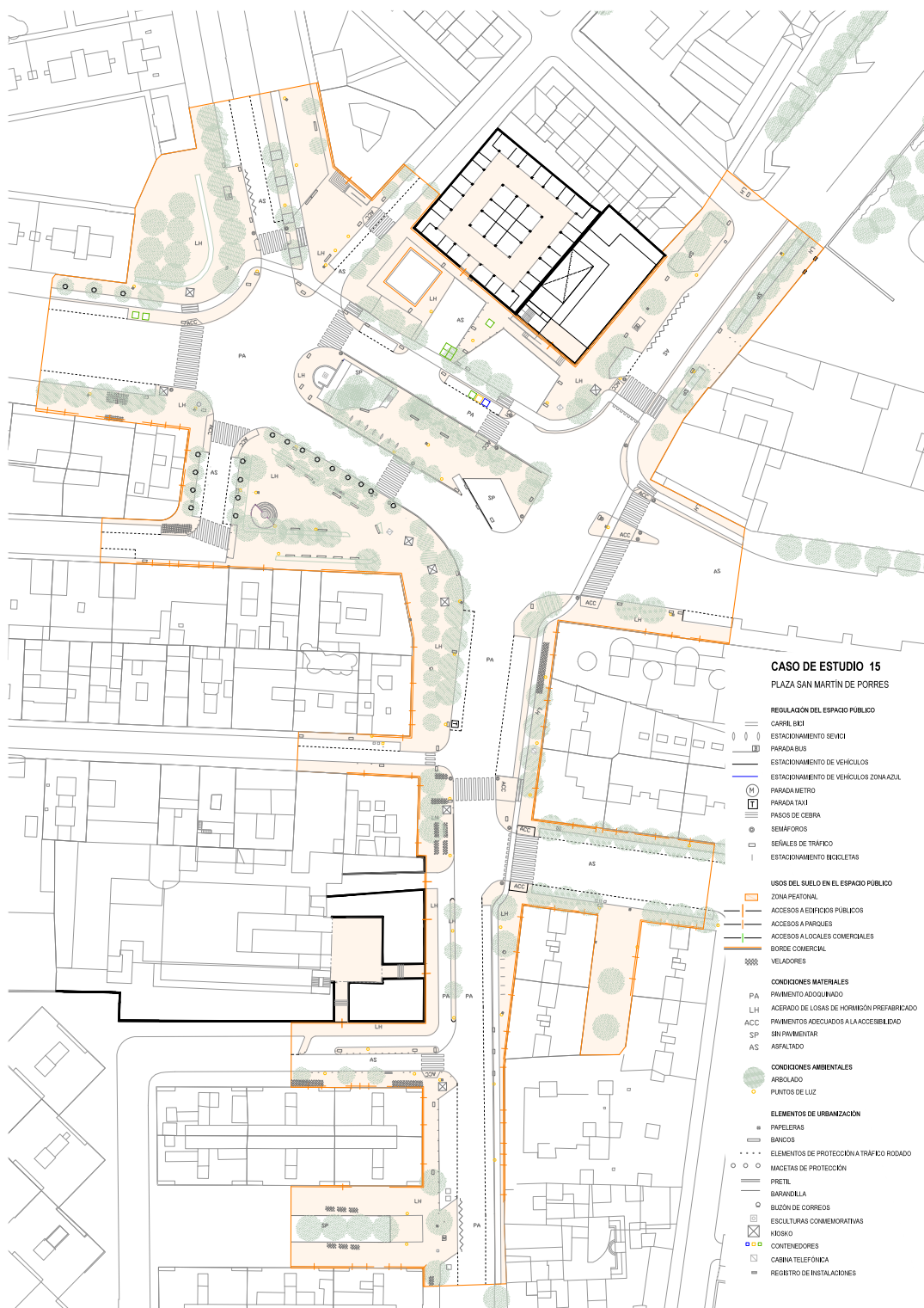
Plaza del Altozano 8:00 am. Desplazamientos laborales y tránsitos de carga y descarga para apertura de comercios. Tránsitos rápidos que tienen poco en cuenta la regulación del espacio público en cuanto a pasos de obra, aceras, carril bici, etc.



Plaza del Altozano 2:00 pm. Desplazamientos comerciales, cultural y ocio. Mayor afluencia en las áreas comerciales y en las entradas y salidas a los monumentos.

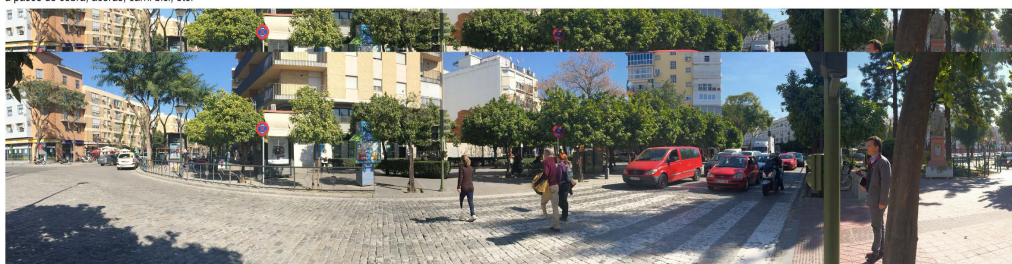


Plaza del Altozano 8:00 pm. Desplazamientos de ocio y turístico. Tránsito lento de regreso y de expansión con actividades vinculadas al ocio

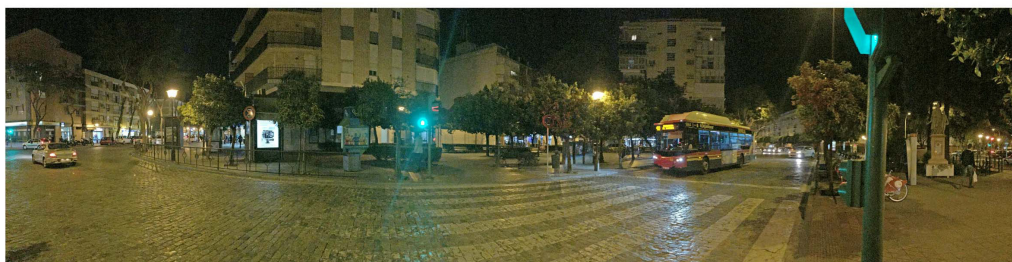




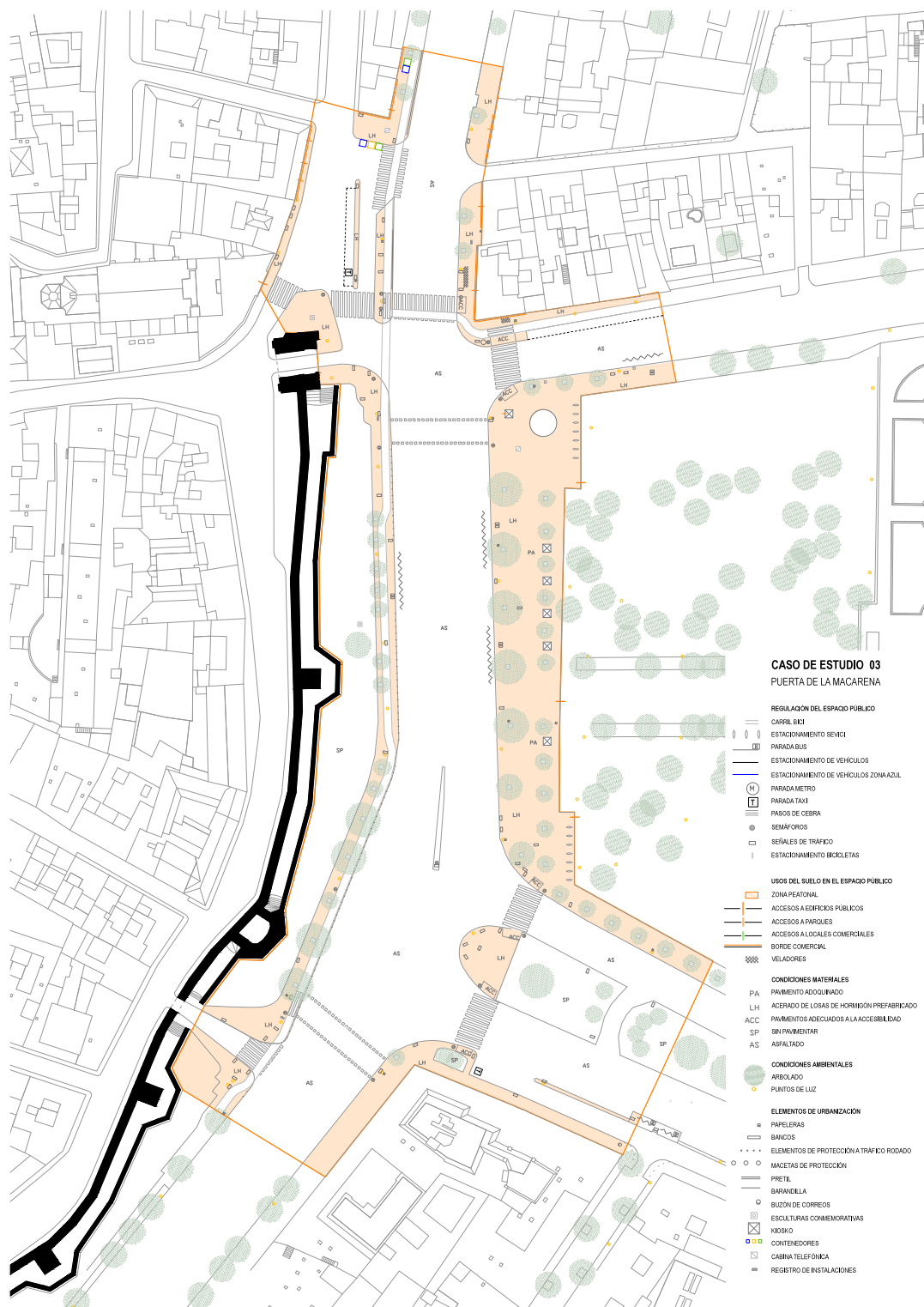
Plaza San Martín de Porres 8:00 am. Desplazamientos laborales y tránsitos de carga y descarga para apertura de comercios. Tránsitos rápidos que tienen poco en cuenta la regulación del espacio público en cuanto a pasos de cebra, aceras, carril bici, etc.



Plaza San Martín de Porres 2:00 pm. Desplazamientos comerciales y ocio. Mayor afluencia en las áreas comerciales

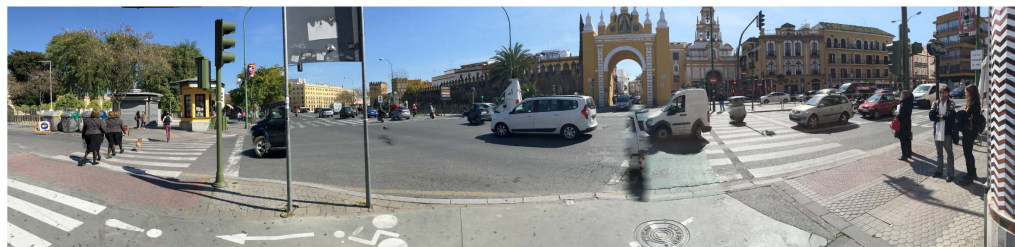


Plaza San Martín de Porres 8:00 pm. Desplazamientos de ocio y turístico. Tránsito lento de regreso y de expansión con actividades vinculadas al ocio

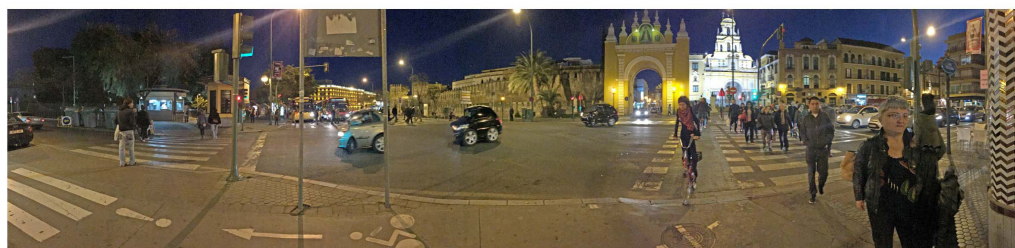




Puerta de La Macarena 8:00 am. Desplazamientos laborales y tránsitos de carga y descarga para apertura de comercios. Tránsitos rápidos dónde la regulación del espacio público es de gran influencia para el peatón debido a los grandes cruces y el intenso tráfico



Puerta de La Macarena 2:00 pm. Desplazamientos comerciales, cultural y ocio. Mayor afluencia en las áreas comerciales y en las entradas y salidas a los monumentos



Puerta de La Macarena 8:00 pm. Desplazamientos de ocio y turístico. Tránsito lento de regreso y de expansión con actividades vinculadas al ocio