



CÁTEDRA CIUDAD

Sesión 7.04.11

La movilidad como factor condicionante de la ciudad vívida.

Joan Olmos Lloréns, Dr. Ingeniero de Caminos, Profesor
Titular de Urbanismo
Universidad Politécnica de Valencia

-Documentación complementaria-

NOTA: Se ha considerado de mayor interés ofrecer un texto que aborda con detalle las cuestiones teóricas y aplicaciones citadas durante la conferencia, aunque referidas al caso del centro histórico de Valencia, en lugar de una selección de diapositivas descontextualizadas, difíciles de entender sin el relato oral con que se han expuesto.

Movilidad y espacio público*

Joan Olmos Lloréns, Dr. Ingeniero de Caminos
Vicente Torres Castejón, Dr. en Economía

* Capítulo incluido en el libro “UN FUTURO PARA EL PASADO. UN DIAGNÓSTICO PARA LA CIUTAT VELLA DE VALÈNCIA” (2009), coordinado por el profesor Fernando Gaja y editado por
Universidad Politécnica de Valencia
Generalitat Valenciana (IVVSA)
Colegio de Ingenieros de Caminos

CONTENIDO
PRIMERA PARTE

1. VIEJOS Y NUEVOS CONCEPTOS SOBRE MOVILIDAD.....	9
2. ACCESIBILIDAD Y PROXIMIDAD.....	10
3. LOS PLANES DE PEATONALIZACIÓN.....	12
Las calles peatonales, un enfoque defensivo.....	12
4. LA PRESERVACIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS.....	14
5. MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO.....	15
6. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	20
7. EL CENTRO HISTÓRICO DE VALENCIA Y LA MOVILIDAD.....	24
Los inicios de la motorización y la crisis del transporte colectivo en Valencia.....	26
Los tímidos intentos de peatonalización en el Centro Histórico de Valencia.....	28
El Plan general de 1988: esperanzas frustradas.....	30
Los planes especiales del Centro Histórico y la exclusión de la movilidad: la “doble planificación” de la ciudad.....	33
Una organización político-administrativa anacrónica.....	35
8. LA SITUACIÓN ACTUAL.....	37
Caracterización de la movilidad en el Centro Histórico de Valencia.....	37
El modelo radial del AMV. El Centro Histórico como atajo.....	38
El Centro Histórico como destino.....	39
Los grandes centros de atracción de la movilidad: más entradas que salidas.....	40
La red viaria del Centro Histórico: caracterización.....	40
El tráfico motorizado.....	41
El transporte colectivo y el Centro Histórico.....	44
Los peatones y el Centro Histórico.....	45
La cuestión del aparcamiento.....	47
9. ANÁLISIS: A MODO DE CONCLUSIÓN.....	50

SEGUNDA PARTE

10. UN NUEVO MODELO DE ACCESIBILIDAD	53
Controlar el tráfico, mejorar la accesibilidad	54
11. NUEVA GESTIÓN DEL VIARIO.....	55
Tipologías de calles diferenciadas.....	56
Reorganizar la red viaria	57
Diseño a la carta.....	58
12. LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	59
Mejorar la calidad ambiental de las calles y su atractivo comercial	59
Las plazas y espacios abiertos.....	61
13. UNA NUEVA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	62
14. REORDENACIÓN DEL TRÁFICO	63
Reducir la entrada de vehículos privados.....	63
Redimensionamiento de los accesos.....	63
Evitar las travesías por el centro	64
Acceso a las áreas residenciales.....	66
Acceso a las zonas comerciales	66
Recuperar la Ronda interior	67
15. UN ÁREA DE ACCESO RESTRINGIDO	69
Delimitar la zona de acceso restringido	69
Sistemas de control de acceso.....	70
Períodos de restricción de entrada	71
16. LA MODERACIÓN DEL TRÁFICO	74
Menos cantidad, menor velocidad	74
Diseño para calmar el tráfico	74
17. LA GESTIÓN DEL APARCAMIENTO	76
Aparcamientos para residentes	76
Aparcamientos para visitantes	77
Limitación de la oferta	78
18. LA NUEVA ACCESIBILIDAD PEATONAL	79
Proteger a los peatones	80
Itinerarios de prioridad peatonal.....	81
19. LA BICICLETA, EN SERIO.....	81

La oportunidad de la bicicleta	82
Un nuevo papel para la bicicleta	83
¿Carriles bici, o no?	84
20. EL PAPEL DEL TRANSPORTE PÚBLICO	85
Los accesos ferroviarios	85
Los problemas de la nueva estación	86
¿Metro o Trenet?	87
¿Metro o tranvías?	88
Prioridad al transporte público	90
La unificación tarifaria.....	91
El taxi.....	91
Una solución adecuada al Centro Histórico.....	92
21. LA APLICACIÓN DE LAS PROPUESTAS	94
Cumplimiento de las normas o impunidad.....	94
El problema de las motocicletas y ciclomotores.....	94
El reparto de mercancías	96
Etapas de implantación del nuevo modelo	97
22. EPÍLOGO	98
BIBLIOGRAFÍA	100

INTRODUCCIÓN

La dificultad para encontrar en este apartado del trabajo sobre el Centro Histórico, un título que clarifique los objetivos del mismo, refleja las confusiones terminológicas que se suelen dar al abordar cuestiones como tráfico, movilidad, transportes o vialidad. Probablemente, el término más usado es el primero, si bien el concepto tráfico resulta siempre sesgado, pues generalmente se refiere al movimiento de vehículos motorizados y de alguna manera deja en un segundo plano la realidad de los desplazamientos por otros medios. Las otras referencias también orillan asuntos que consideramos esenciales. La movilidad pone el acento sobre el movimiento y por tanto, también condiciona un enfoque que exige entender otros parámetros, como la accesibilidad, que significa precisamente lo contrario. Transportes o vialidad insisten de nuevo en los movimientos motorizados y su infraestructura básica, la calle y nos llevan a consideraciones sobre fluidez, atascos, es decir, sobre el tratamiento del problema como un asunto más próximo a la dinámica de fluidos.

La mayoría de los tratados o informes sobre el tema que nos proponemos abordar, referidos al Centro Histórico de Valencia, analiza el fenómeno desde puntos de vista muy parciales e incide, en el mejor de los casos, sobre la pérdida de calidad de nuestras ciudades. Sin embargo, y a veces por obvio, deja de lado el aspecto que nosotros queremos destacar aquí: la devaluación del espacio público de nuestras ciudades como lugar en donde se desarrollan - además de los desplazamientos de personas y mercancías- las funciones de la socialización de la cultura, de la economía, de la arquitectura o de la comunicación.

Entendemos que es este matiz el que da sentido a un enfoque global y sistémico del asunto y el único que puede explicar, desde una perspectiva democrática, el sentido de determinadas políticas que, si bien se viven con frecuencia como restrictivas, van encaminadas a establecer prioridades y a poner en primer término el interés general de los ciudadanos.

Finalmente, y una vez aclarada esta cuestión, hemos de decir que el título elegido (movilidad y espacio público) resulta una opción de compromiso que no refleja, en aras de la brevedad, todo el conjunto de variables que queremos introducir en esta parte del trabajo.

Más que un recetario de medidas *ad hoc*, este trabajo intenta provocar una reflexión general sobre la importancia estratégica de los temas abordados.

El trabajo tiene dos partes claramente diferenciadas, una teórico-analítica y otra propositiva, incluyendo esta última una serie de medidas para mejorar las condiciones de la accesibilidad y el espacio público de nuestra vieja ciudad histórica.

Pasar de una situación que no dudamos en calificar como insostenible, a otro escenario más razonable, exige, a nuestro juicio, ciertas condiciones: un debate social y técnico sin prejuicios, un decidido cambio de actitud de los responsables públicos y una complicidad positiva por parte de los principales agentes que participan en la gestión de la ciudad.

Los foros públicos que se han impulsado en diversas ciudades españolas (por una movilidad sostenible, o en términos parecidos) han puesto sobre la mesa la necesidad de arbitrar políticas consensuadas, que no significa que vayan a contentar, a priori, a todos los sectores implicados. Pero está fuera de duda que una movilidad sostenible, o como quiera que llamemos al nuevo modelo a construir, resulta una condición imprescindible para la revitalización económica, social y ambiental de nuestras ciudades.

La contribución a ese importante objetivo es el modesto objetivo de este trabajo.

PRIMERA PARTE: espacio público y
movilidad en el Centro Histórico de
Valencia. El estado de la cuestión.

1. VIEJOS Y NUEVOS CONCEPTOS SOBRE MOVILIDAD.

Para analizar el impacto de la movilidad en la ciudad, es imprescindible entender algunos de los cambios acaecidos en las últimas décadas, y cómo han ido no solo transformando la ciudad sino el mismo concepto de ciudad.

En primer lugar, el crecimiento de la urbanización. En todo el mundo, a lo largo del siglo XX, el crecimiento de la proporción de la población urbana ha sido muy superior al de la población total. En Europa, solamente en 13 ciudades reside el 10% de la población total, y en 300 ciudades la tercera parte, llegándose a considerar como población urbana el 90% del total.

En segundo lugar, los cambios en el sistema productivo. El crecimiento de las actividades industriales primero, y de los servicios, después, se ha producido fundamentalmente en las áreas urbanas. A pesar del reciente fenómeno de la "deslocalización", que expulsa la industria del casco urbano, la mayor parte de la industria y del comercio mayorista se ha situado en el entorno de las poblaciones, en polígonos industriales o centros comerciales, próximos a las principales vías de comunicación, con gran consumo de transporte y de suelo. La separación de los centros de trabajo de los núcleos habitados implica también que la población laboral debe recorrer mayores distancias para ir al trabajo.

Más significativo que el aumento de la población, ha sido el aumento de la movilidad, propiciado por el crecimiento del parque de automóviles, el aumento del número de conductores y del tamaño de los desplazamientos, tendencia que se ha acelerado en las últimas décadas. El aumento de la movilidad es muy superior, en general, al aumento de la población e incluso al crecimiento económico. Como ejemplo, en España, para el período 1970-1992, la población apenas aumentó en un 13%, pero durante ese mismo período el Producto Interior Bruto se había duplicado, y la movilidad global se triplicó.

Finalmente, hay que tener en cuenta, para analizar la movilidad, las políticas territoriales. Las tendencias urbanísticas de mitad del siglo XX, sobre todo a partir de los planteamientos de la Carta de Atenas, han conducido a la separación de espacios en la ciudad entre las diferentes actividades: industria, servicios, residencia. Es lo que conocemos como el fenómeno de la zonificación.

Esta idea ha estado presente de una u otra manera en la planificación de muchas de las ciudades actuales, mientras que la tendencia natural a la concentración de empresas, comercios o servicios de la misma actividad, en una misma zona, ha agudizado dicha especialización. El resultado ha sido una mayor dependencia de los movimientos de personas, y también de mercancías, respecto de los transportes mecanizados, y en particular del automóvil. La concentración de actividades a lo largo de las vías de comunicación, la sobrecarga de las mismas, su congestión casi permanente, la pérdida de tiempo global al tener que desplazarse de una zona a otra para cada actividad, son algunas de las consecuencias. Sin mencionar la pérdida de calidad de vida, el aumento del tiempo personal empleado simplemente en transporte, o el empobrecimiento de la vida social y la desolación de los actuales barrios-dormitorio.

2. ACCESIBILIDAD Y PROXIMIDAD

Buena parte de la cultura dominante asume que la tendencia al aumento de la movilidad es positiva, o al menos una tendencia natural imposible de evitar, y que "movilidad" equivale a "movilidad en automóvil". Las políticas de tráfico (inversiones públicas, diseño urbano, normas de circulación y aparcamiento...) y lo que a veces resulta peor aún, las políticas estrictamente urbanísticas, suelen dedicarse a fomentar la movilidad: es decir, a hacer circular más automóviles, más rápidos, sacrificando a este objetivo espacios urbanos, tiempos de paso de peatones, y la parte más sustanciosa de los presupuestos para las inversiones. Sin embargo, están aumentando las reflexiones críticas sobre la "insostenibilidad" del modelo.

Frente a este concepto cuantitativo, se plantea la "accesibilidad" como una variable cualitativa que indica "la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos". En ese sentido, lo que se valora es la "proximidad", entendida como facilidad para acceder a instalaciones y servicios independientemente del recurso a un medio de transporte motorizado.

La creación de proximidad, como alternativa a la movilidad, implica el rediseño de las áreas urbanas, para conseguir una reducción de las necesidades de desplazamiento, manteniendo una densidad media-alta de ocupación, con áreas multiuso, en lugar de zonas con especialización funcional.

El concepto de "creación de proximidad" surge de estas reflexiones, planteándose como nuevo criterio de la planificación urbanística y de las inversiones públicas. Este nuevo enfoque de la movilidad enlaza con la reciente recuperación del urbanismo marcado por la superación de la zonificación, la creación de espacios urbanos multifuncionales y el dimensionamiento de los barrios y las poblaciones a escala humana.

Un nuevo enfoque se está consolidando en nuestros días, nuevas tendencias urbanísticas que pretenden reconducir los excesos de los últimos años. En algunas ciudades, como ocurre en Valencia, apenas si las cosas han cambiado, el modelo no solo no se ha corregido, sino que ha derivado hacia posiciones mucho más rígidas, como veremos a continuación.

Y ¿en qué se basan esas nuevas tendencias?... Pues en reivindicar los aspectos positivos de la ciudad compacta, aquella que ampara la diversificación de actividades en los distintos barrios de las ciudades, que mantiene la instalación de la pequeña industria (no contaminante) en el interior de la ciudad, compartiendo el espacio con las viviendas; que fomenta la conservación de un centro comercial diversificado, regenerando las zonas históricas y favoreciendo su repoblación; y que favorece esta recuperación creando una gran red peatonal.

Y en el plano estricto de los transportes, los nuevos vientos apuntan a reorientar la demanda, marcando como objetivo prioritario favorecer las maneras de desplazarse más respetuosos, combinando inteligentemente los diferentes modos de transporte, introduciendo las nuevas tecnologías para mejorar la calidad social y ambiental de la ciudad.

Numerosas medidas se están aplicando en muchos países para reducir el impacto del automóvil en la ciudad: actuaciones de pacificación del tráfico, de limitaciones de acceso, de potenciación de los desplazamientos no motorizados (a pie o en bicicleta), y del transporte público no contaminante.

A propuesta del Parlamento Europeo muchas ciudades han suscrito la Carta Europea de los Derechos del peatón (1988). Otras adoptan compromisos claros para el cambio urbano, adhiriéndose a la Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad (Carta de Aalborg, 1994) o participan en programas para el Fomento de la Bicicleta (Velo-City), o ingresan en el Club de Ciudades Libres de Coches.

Mientras tanto, en nuestra ciudad, se hace cada vez más difícil la presencia y circulación de las personas en la calle, hipotecada al automóvil, y convertida en una de las ciudades europeas más ruidosas. Las medidas que viene adoptando el Ayuntamiento de Valencia pretenden todavía el objetivo imposible de “adaptar” la ciudad al automóvil, incentivando la entrada en coche en la ciudad (creando nuevos accesos, rondas, túneles, aparcamientos, eliminando pasos de peatones...), ignorando las infracciones, sobre todo la invasión de espacios públicos y peatonales, autorizando la construcción de gigantescos centros comerciales que estimulan el uso del coche, y hundiendo el comercio del centro y de los barrios.

Pero esto sucede a un altísimo precio: perjudicando la calidad de vida de toda la población, pues los efectos de la contaminación son sufridos indistintamente por conductores y no conductores.

3. LOS PLANES DE PEATONALIZACIÓN

En las ciudades norteamericanas, a pesar de la trama rectilínea y la amplitud de sus calles, que las hacían relativamente adecuadas para el automóvil, las áreas centrales llegaron a verse permanentemente congestionadas por la alta densidad de circulación y la necesidad de grandes áreas de estacionamiento. Los "Distritos Centrales de Negocios", despoblados de viviendas y con una alta densidad de oficinas y comercios se convertían en destino de un gran número de viajes pendulares de periodicidad diaria, el "commuting", mientras seguían siendo la sede de algunos grandes almacenes y del comercio especializado también fuertemente generadores de viajes.

La congestión permanente y la enorme necesidad de espacio de aparcamiento precisamente en la zona de suelo más caro, han obligado progresivamente a la adopción de medidas de restricción de acceso, en la forma de prohibiciones, peajes o eliminación de aparcamiento en la calle. La protección de un mínimo espacio peatonal, que canalice y distribuya a las personas en las principales áreas de compra, ha llevado a la limitación de acceso de vehículos, y la creación de "zonas peatonales" que sin embargo nunca pueden ser demasiado grandes, ya que exigen disponer de aparcamientos próximos.

Las calles peatonales, un enfoque defensivo

En un primer momento, las calles peatonales no se plantean como una medida de restricción del automóvil, sino precisamente como parte de una

planificación económica y del tráfico orientada al coche. Se contemplaban calles concretas, o zonas comerciales pequeñas, de calles estrechas, donde resultaba imposible que todos los compradores que acceden a ellas lo hagan en su automóvil, ni podían contener de forma satisfactoria peatones y vehículos. Peatonalizar una calle suponía situar en sus inmediaciones áreas de aparcamiento suficientemente grandes, y sobrecargar las calles adyacentes con el tráfico descargado de las peatonalizadas. Se seguían planeando al mismo tiempo diversos accesos al centro, así como cinturones de ronda, aprovechando en muchos casos los huecos abiertos por los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial (casos de Alemania o Gran Bretaña) o más tarde, por los vacíos urbanos debidos a la deslocalización industrial o la decadencia de los barrios populares en los centros históricos.

Se trata, además, de calles aisladas, y posteriormente se crean algunos enlaces entre algunas de ellas, hasta formar de alguna forma redes peatonales. Solo más tarde se empieza a pensar en el peatón como "participante" del tráfico, como alguien que debe recorrer distancias a pie para realizar sus actividades. Los planificadores del tráfico se han centrado tradicionalmente en analizar y facilitar los flujos del desplazamiento de los automóviles, pero se han olvidado que la ciudad (al menos la europea) es principalmente recorrida a pie.

Mientras que las primeras calles peatonales europeas (años sesenta) se plantean, como se ha dicho, exclusivamente con fines comerciales, a partir de los años setenta ya se van incorporando en Alemania o Dinamarca proyectos relacionados con la restauración del centro de la ciudad, con medidas de cierre al tráfico de las zonas históricas, restricciones de acceso y pacificación del tráfico.

Se establecen planes a largo plazo, con distintas etapas, buscando el consenso social más amplio, y venciendo con la persuasión, pero sobre todo con el efecto demostración de las primeras experiencias, la resistencia de los sectores más conservadores y reacios al cambio, normalmente los pequeños comerciantes. En cualquier caso, hay que señalar que las generalizaciones son difíciles, por las distintas experiencias, las diferentes sensibilidades ambientales en los diversos países, y porque la planificación en estos temas se hace a nivel local. La resultante es una gran variedad de situaciones, coexistiendo diversas concepciones (a menudo contradictorias) sobre los fines e instrumentos perseguidos, e incluso iniciándose las actuaciones sin una valoración explícita sobre los objetivos de las mismas.

Al cabo de 30 años de experiencias, se puede identificar una tendencia desde un planteamiento aislado, limitado por distintas exigencias y desconfianzas, hacia una forma compleja y diferenciada de ver el interior de la ciudad. Se acepta más fácilmente la necesidad de peatonalizar, que la exigencia consiguiente de disminuir el tráfico, y se contempla nada más un centro reducido, y no el conjunto de la ciudad. Solo a partir de la Conferencia de la OCDE en 1975 se empiezan a sistematizar las experiencias sobre "mejores ciudades con menos tráfico" y esta idea va orientando poco a poco las políticas municipales en una serie de ciudades del norte de Europa.

4. LA PRESERVACIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS.

En la mayoría de las ciudades europeas se ha producido también una tendencia hacia la transformación de los centros históricos, a la pérdida de población y funciones, y a la extensión del "commuting" entre una amplia área metropolitana y el centro. No ha cesado la construcción de autovías y cinturones de ronda en las áreas urbanas (sobre todo en los países del Sur), a pesar de sus ya reconocidos efectos perversos como estimuladores del tráfico. Pero la trama medieval de muchas de ellas las hace totalmente inadecuadas para el automóvil, y ello ha obligado cada vez más al cierre de calles y áreas centrales a la circulación rodada, por lo menos a la de los no residentes.

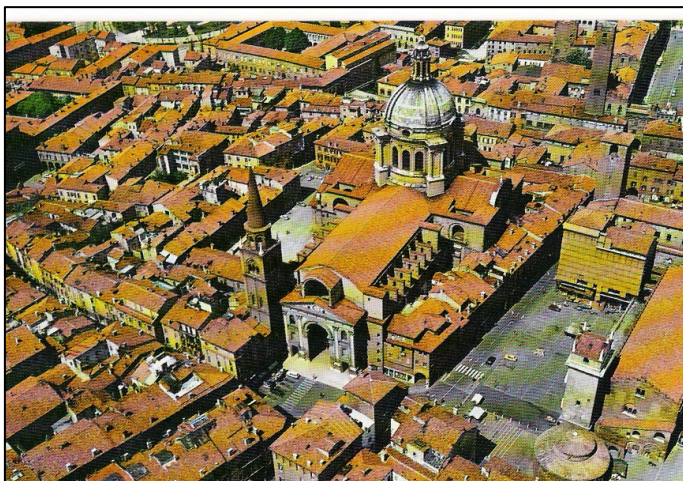


Fig. 1. Vista aérea de la ciudad italiana de Mantova

Las restricciones a los automóviles pueden adoptarse de forma aislada, o más frecuentemente como parte de un proyecto de revitalización de los Centros Históricos, para mantener su atractivo y calidad de vida, y evitar así su despoblamiento y conversión en simples áreas

de negocios. Ya no se trata solo de crear una calle o un área comercial peatonalizada, sino de reservar el centro, o incluso grandes áreas de la ciudad, para los desplazamientos a pie.

El éxito de estas propuestas depende de una suma de razones, entre las que son fundamentales: el mantenimiento de los usos residenciales, la atracción

de población joven y culta, la consolidación de actividades profesionales y comerciales especializadas, y sobre todo, el consenso y aceptación de amplios sectores sociales. Las medidas de peatonalización encuentran una cierta oposición al principio, sobre todo de los comerciantes, aunque no se suele constatar reducción de ventas a medio plazo, sino un significativo aumento, si se acierta con el conjunto de medidas de revitalización, y no se acelera el proceso de terciarización (como ocurre en las calles comerciales peatonalizadas de forma aislada).

Las experiencias de peatonalización ya abundan, desde las simples áreas peatonales, hasta los esquemas de circuitos peatonales y carriles bici que atraviesan grandes ciudades. Se extiende la afiliación de los municipios a los Clubs de "Ciudades Sanas" y de "Ciudades Libres de Coches" aunque esto expresa hoy más un objetivo que una realidad, pero marcando así una tendencia creciente a reconocer el impacto negativo del automóvil sobre las personas a las que reconocía el Libro Verde sobre el medio ambiente urbano de la Unión Europea como "los principales usuarios de las calles de la ciudad."

5. MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

“El tráfico domina el espacio de la calle, penetra en las viviendas, disuade las relaciones de vecindad, impide el juego callejero, interfiere la intimidad de los hogares, extiende el polvo, los humos, el ruido y la suciedad, obliga a rígidos controles del comportamiento de los niños, ahuyenta a los viejos y mata o hiere cada año a un buen número de ciudadanos”¹

Esta frase de Donald Appleyard resume y concentra de manera clara los efectos generales del tráfico motorizado sobre la escena urbana. Ya hemos defendido en otras ocasiones que no se trata únicamente de contaminación, en sentido corriente, como hay que analizar el fenómeno de la movilidad urbana.

Ni siquiera, en sus aspectos urbanísticos, podemos decir que los impactos afectan únicamente al espacio público, al espacio “vacío” de la ciudad. Es la

1 Appleyard, Donald (1981): Livable streets. Univ. California Press.

propia Arquitectura, en sentido amplio, y el paisaje urbano los que están directamente afectados por esta situación.

Entendemos por espacio público, en sentido amplio, todo espacio no edificado de la ciudad, considerado por su uso como colectivo² y que no implica necesariamente que su titularidad sea pública. De hecho, en esta acepción consideramos espacios que son de uso semipúblico e incluso espacios de uso restringido, mal llamados espacios privados.

Este apunte terminológico nos parece sumamente importante, en un momento en que la confusión semántica se extiende al ámbito popular en relación con su uso. (Bajo el rótulo “privado” se amparan con frecuencia actuaciones claramente ilegales, como ocurre en muchas zonas residenciales respecto del viario).

Otro asunto diferente, y sobre el que no extenderemos nuestra reflexión, es el de la variedad tipológica de espacios “libres” de edificación asociados a nuevas fórmulas de equipamientos comerciales y de ocio. Nos remitimos a las interesantes reflexiones aportadas por Jeremy Rifkin en su ya conocido ensayo “La era del acceso”³ sobre la mercantilización del espacio público y la desaparición de su carácter eminentemente cultural y libre.

La ciudad y la calle

La calle es la expresión social por excelencia de la ciudad. Para Jordi Borja “la bondad del Urbanismo actual se verifica en la calidad del espacio público”⁴ y podríamos decir también que en la calle se ha escrito la historia pública de nuestras ciudades.

Partiendo de este aspecto esencial, la recuperación de la calle, la reconquista de la ciudad, se plantea como una condición imprescindible –no suficiente– para recualificar el espacio urbano, para reactivar la ciudad en sentido social, económico y cultural, para recuperar los valores cívicos de la calle. Es la única posibilidad de supervivencia de la vida urbana.

Y ¿por qué hablamos de reconquista? ¿De quién y para qué?...

2 Ver Nuno Portas, “El espacio público en la recuperación de la ciudad” Monografías del MOPTMA, 1995. Accesibilidad y Calidad Ambiental

3 Editorial Paidós, 2000.

4 “Ciudad para la sociedad del siglo XXI” ICARO, CTAV, 2001.

Es bien sabido que la calle ha sido siempre el espacio del intercambio y la sociabilidad, también el espacio que comunica y sirve a la movilidad de las personas y los bienes. Los móviles, mientras mantenían velocidades bajas, permitían una compatibilidad de todas las funciones.

Es a partir de los años veinte del siglo pasado cuando disminuye la sociabilidad, precisamente cuando se da prioridad a la movilidad motorizada y se rompe el equilibrio previo existente. Es la revolución del automóvil, que prima la fluidez y la capacidad de la vía para transportar, por encima de cualquier otra función, e imponiendo, poco a poco, un cambio sustancial en el diseño de la calle, modificando, entre otras variables, la relación entre la superficie de la acera y de la calzada, la cantidad de arbolado, la higiene y en general, las condiciones de “habitabilidad”. Y con ello, lo que resulta más significativo, modificando la condición de los ciudadanos y convirtiéndolos en peatones, una categoría que rebaja sustancialmente sus derechos cívicos.

El concepto de calle ha incluido siempre un elevado nivel de complejidad: vía entre edificios, camino entre las casas, espacio público urbano, espacio monumental...

Y para servir las distintas funciones, una gran variedad y riqueza de tipologías nos han dejado, a lo largo de la Historia, un patrimonio estimable. Es el patrimonio del espacio colectivo urbano.

El espacio público urbano no ha sido el espacio en negativo de las viviendas, no es el espacio “vacío” de la ciudad, sino, como señala García Espuche⁵, el espacio en positivo de la ciudad. Además de albergar un conjunto extenso de funciones, el espacio público tiene un marcado carácter simbólico, y representa el punto de equilibrio de la ciudad, el lugar donde se igualan los ciudadanos, el espacio de la democracia. “La ciudad democrática es aquella en que los ciudadanos se atreven a decir la calle es nuestra”. ⁶

Todas las ciudades europeas han sido reconocidas por espacios públicos emblemáticos, que les han dado sus particulares señas de identidad y su singular espíritu. Pero además, estos espacios han cumplido, como señala el mismo autor, multitud de funciones a otra escala, más cerca del individuo, como complemento del espacio privado de la vivienda. Especialmente en las

⁵ “La Reconquista de Europa”, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, CCCB

⁶ Josep Ramoneda, director del CCCB, op.cit.

ciudades mediterráneas, la calle y la plaza han constituido la prolongación de la casa, en particular para los más desfavorecidos.

Sin embargo, una progresiva mercantilización de la calle ha llevado, en nuestros días, a configurar un paisaje urbano desconcertante. Una tendencia que se puede comprobar en la mayor parte de las ciudades actuales. Globalización y privatización del espacio público, son dos asuntos íntimamente ligados.



Fig. 2. Valencia, calle de San Vicente. (Fotografía de los autores)

urbano. Por no hablar de las progresivas y agobiantes medidas de seguridad asociadas a muchos de estos servicios, que han convertido a la calle en un escenario fuertemente vigilado por múltiples sistemas tecnológicos. La regresión de lo público ha dado paso, poco a poco, a un gobierno, de facto, de lo privado.

De hecho, las consecuencias de la desregulación y liberalización han incidido también en el espacio público, que se ha visto acosado para servir de soporte a servicios que anteriormente eran gestionados públicamente, como el caso del agua potable, el saneamiento o el denominado mobiliario

Nuestras ciudades han sido pródigas en manifestaciones al aire libre, como ha sido normal en las ciudades mediterráneas. Hoy, la manifestación social en la calle permanece con carácter de excepcionalidad.

A finales de los años setenta, recuperada la democracia en España, nuestras ciudades trataron de enmendar los graves errores de la época del desarrollismo salvaje y la especulación. Mirando en muchos casos hacia las experiencias italianas más innovadoras, la nueva planificación trató de poner las cosas en su sitio.

Pero sin duda alguna, el factor determinante de la crisis del espacio público ha sido la creciente motorización de nuestras ciudades. Ya hemos dicho que, con frecuencia se alude a los efectos perversos de la motorización citando los que son comúnmente aceptados como ambientales (ruido, contaminación del aire...) pero se olvidan las repercusiones urbanísticas directas que el modelo

tiene sobre la ciudad, y en particular sobre la esencia misma de lo urbano, el espacio colectivo.

En este sentido, hay que resaltar la importancia que tiene una política de movilidad sostenible en la reconquista de este espacio, en definitiva, en la reconquista de la ciudad.

La crisis del espacio público

El espacio público de nuestras ciudades está en un proceso de aguda crisis, que está afectando a la esencia misma del concepto de ciudad. Esta situación la podemos caracterizar por los siguientes elementos.

En primer lugar, y desde un punto de vista cuantitativo, asistimos a la paradoja de que los tejidos modernos están produciendo sobreabundancia de espacio público en muchas zonas, cuestión que deriva tanto de las operaciones de reforma interior como de los postulados del Movimiento Moderno, tan extendidos en las últimas décadas, mientras que, al mismo tiempo, en algunas de esas zonas su uso social está disminuyendo.

Por otro lado, la especialización, consecuencia de estos postulados, está limitando la utilización para usos alternativos. Este fenómeno, ligado estrechamente con el funcionalismo, atribuye a cada espacio un determinado uso: vías de circunvalación, calles de distribución, ejes peatonales (recordemos la propuesta de Le Corbusier de las “7 vías”). Aunque en determinadas circunstancias parece un criterio razonable (nosotros lo utilizamos en nuestros planes de movilidad) su abuso puede entrañar contradicciones evidentes.

La creciente privatización, de la que hemos hablado sucintamente, es otra característica del espacio público de nuestras ciudades. La calle, además del espacio creciente sin ley del automóvil, se ha convertido en la extensión de muchos negocios privados, -algunos de pésimo gusto arquitectónico- y en el vertedero de todos los residuos, también los artísticos. La calle como taller de construcción, con sus hormigoneras y acopios de materiales para reformas privadas, la calle como almacén rodante, donde se depositan miles de toneladas de mercancías cada día, la calle como escenario de aparentes muestras artísticas o deportivas que no son más que la mercantilización de la vida cultural, la calle como escenario de la peor escultura, del peor mobiliario, de la peor publicidad...

La movilidad, un factor determinante y limitativo.

Desde el punto de vista estrictamente formal, hay que referirse a la ocupación física, al consumo de espacio directo de la movilidad actual.

La marcha a pie es el modo de desplazamiento más eficaz: un peatón que se desplaza a 5 Km/h consume 0,8 m² de superficie; un ciclista circulando a 10 Km/h consume tres veces más espacio; un metro ligero o pesado circulando a plena carga consume 2,2 m² por persona. Los desplazamientos en coche son los mayores devoradores de espacio. Un coche ocupado por un solo conductor consume 69 m² circulando a 40 Km/h⁷

6. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La movilidad sostenible es un término que puede significar distintas cosas para personas diferentes. El World Business Council for Sustainable Development⁸ (WBCSD) define la movilidad sostenible como “la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro”. Aplicado a la ciudad, podríamos añadir que la movilidad sostenible es el conjunto de estrategias urbanas que persiguen, como objetivo prioritario, reducir los desplazamientos obligados, mejorar la calidad ambiental de la ciudad y posibilitar la recuperación del espacio público para otros usos diferentes de los actualmente hegemónicos.

A lo largo de algunos de nuestros escritos hemos insistido en que el llamado problema del tráfico en las ciudades (una simplificación en el enunciado bastante habitual) se puede plantear de maneras diferentes. Al considerar que el tráfico y la movilidad motorizada arrastran una pesada carga de consecuencias ambientales y sociales, la cuestión inmediata es cómo aligerarla.

Obviamente no todas las respuestas parten de las mismas premisas, ni se orientan a los mismos fines. De entrada, la sencilla pregunta se puede responder desde varios puntos de vista completamente diferentes. (Incluso, la propia pregunta, que se formula a partir de un problema, ha tenido diversas acepciones. En muchos casos se habla de “caos circulatorio” como la

7 John Whitelegg “Transport for a sustainable future. The case for Europe” - 1994

8 En 2000, algunas empresas miembros del Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD) decidieron medir la movilidad del mundo a finales del siglo XXI

expresión de una preocupación vista desde el interior del vehículo, lo que algunos autores alemanes denominaron “la perspectiva desde el parabrisas”).

Pues bien, respondiendo a la pregunta formulada diremos que, en general, hay una tendencia dominante a considerar que esos efectos se pueden atenuar sin salir de la propia lógica de la motorización: ampliando la oferta de infraestructuras, mejorando la tecnología de los propios vehículos, reduciendo su tamaño para usos urbanos.

Una segunda posición se corresponde con la intención de paliar los inconvenientes del tráfico a través de la sustitución de unos medios de transporte motorizados por otros de mayor eficacia ambiental y social, en particular, la potenciación del transporte colectivo como alternativa al automóvil privado.

Finalmente, podemos señalar que para reducir las consecuencias ambientales y sociales del tráfico hay que disminuir la movilidad motorizada, tanto en lo que se refiere al número como a la longitud de los desplazamientos. Los cambios se orientan, en esta última perspectiva, a facilitar las conexiones peatonales y ciclistas o la propia reducción de la necesidad de los vehículos a motor.

Alfonso Sanz⁹ ya advertía en 1995 que las políticas de movilidad que se aplicaban, no suponían grandes innovaciones teóricas o prácticas respecto de las dos décadas anteriores. Más bien lo que había variado es el contexto político, social económico y ambiental. Por un lado, como veremos, con los nuevos enfoques oficiales sobre el transporte. Por otro, con la irrupción del paradigma emergente del desarrollo sostenible, que tiene sus correspondientes correlatos en la ciudad sostenible y la movilidad sostenible. Tres lustros después, la emergencia del paradigma de la sostenibilidad, si bien ha producido avances moderados en cuestiones como la energía y la sensibilización sobre el cambio climático, apenas si han tenido incidencia notable sobre el modelo dominante de la movilidad.

Durante muchos años, la mayor parte de las disyuntivas han girado en torno al binomio transporte privado (o mejor motorizado individual)-transporte colectivo. Tan solo a partir de una reflexión más profunda y de una maduración en las apuestas prácticas se empezó a considerar que la solución al problema residía en la consideración del conjunto de los modos disponibles, en la necesidad de no sacralizar la movilidad (fuera en coche o en transporte

⁹ Accesibilidad y calidad ambiental, Monografías MOPTMA, 1995

público) y de religar movilidad con los usos del suelo, única manera de reducir la dependencia de la movilidad motorizada, auténtico nudo gordiano del problema.

Los costes de la movilidad

Para cerrar la reflexión teórica, otro elemento esencial de la cuestión se incorporó al análisis: el de los costes del transporte, el de las cuentas bien hechas, la necesidad de incorporar en esas cuentas todos los factores existentes, sacando a la luz los costes que hasta entonces habían permanecido ocultos o maquillados. En esta nueva dimensión, resultaron especialmente clarificadores los estudios de algunos economistas (José M. Naredo) y la publicación en 1996 de Antonio Estevan y Alfonso Sanz “Hacia una reconversión ecológica del transporte en España”¹⁰

La medida de la movilidad entraña en sí misma una intencionalidad. Para muchos manuales de la Ingeniería de Tráfico, movilidad significaba movilidad en coche, por lo que se ignoraban o despreciaban otros modos. En otros casos, cuando se comenzaron a tener en cuenta los desplazamientos a pie, se despreciaban los de duración inferior a 15 minutos, lo que suponía un sesgo determinante. Podemos decir que, hasta época bien reciente, los desplazamientos no convencionales –a pie, en bicicleta- han permanecido al margen de la planificación urbana, al menos en España.

Tradicionalmente, la movilidad urbana se mide en desplazamientos por habitante y día, segregando éstos en los diferentes modos y motivos. También es habitual medir la movilidad de las personas en veh x km, viajeros x km, o tm x km dependiendo si se trata de movilidad en coche, en transporte colectivo o transporte de mercancías respectivamente.

Hoy, cuando se consideran los indicadores de sostenibilidad, se tiene en cuenta el porcentaje anual de desplazamientos en transporte colectivo, a pie o en bici en un determinado ámbito, así como la cantidad de espacio viario dedicado al transporte colectivo, a pie, en bici con carácter exclusivo o de uso mayoritario. La relación de gastos públicos en transporte colectivo y tráfico privado suele ser también un indicador de sostenibilidad.

¹⁰ Editorial Bakeaz, 1996.

Una frase de Marcia D. Lowe¹¹ puede resumir la percepción que se tiene de los costes del transporte: “a nivel social, la paradoja determinante del problema de los transportes consiste en que se sobrevalora la movilidad y se infravaloran sus verdaderos costes”.

No solo se infravaloran los costes, sino que como ya hemos dicho, en algunos casos de ocultan o maquillan. Esta cuestión nos parece central en el debate, porque introduce un factor de racionalización en el desenlace del conflicto. Un factor que condiciona tanto la óptica de análisis como las propuestas de solución. De hecho, los que defienden la libre elección modal como una consecuencia de la libertad de mercado, no advierten (o en el peor de los casos ocultan) que, como ya señalaba un informe de la UE de 1991 “el predominio del coche no está basado en las leyes inexorables del mercado, sino en su violación, al no tener en cuenta, en un balance ecológico correcto, las externalidades negativas y la internalización de los datos positivos en relación con el sistema basado en el coche y, en definitiva, en el vacío institucional con que se encuentran los que toman decisiones frente a una tarea totalmente nueva: adaptar el transporte a la ciudad “¹²

Algunos autores¹³ estiman los costes sociales externos derivados del transporte en torno al 2,5 % del Producto Interior en varios países europeos. Por eso proponen fórmulas como “tarifar la congestión” para trasladar parte de los costes de los atascos a los conductores que los causan, aunque al mismo tiempo advierten que las medidas de este tipo perjudicarían a las clases con menos renta.

Si se ignoran estos costes, no resulta extraño que, a los argumentos sobre la libertad de circulación se añadan otros de carácter fiscal: la mayoría de los usuarios ignora que los impuestos sobre el automóvil, incluidos los carburantes, no cubren siquiera los costes directos ocasionados por éste, por no hablar de la nula cobertura de los costes indirectos.

¹¹ LOWE, Marcia - "Alternatives to the automobile: Transport for Liveable Cities" - Worldwatch paper 98, Worldwatch Institute, Washington, 1990

¹² “Propuesta de investigación para una ciudad sin coches” (Informe final, Tecnosser, Roma, 1991, por encargo del Comisario de la U.E. Ripa di Meana)

¹³ El mismo autor, LOWE, en un artículo de opinión (El País, 26.5.94)

7. EL CENTRO HISTÓRICO DE VALENCIA Y LA MOVILIDAD

El área histórica, comprendida dentro de la ronda interior, corresponde al antiguo cerco amurallado, en gran parte de origen medieval. Por esta razón predominan en muchos de sus barrios las calles estrechas, irregulares y quebradas, con dificultades para la circulación viaria. Una parte de ellas ha sido objeto en un momento u otro de medidas de “peatonalización”, dentro de programas de saneamiento y embellecimiento del Centro Histórico, con creación de plataforma única (es decir, con supresión de aceras y creación de un pavimento diferenciado del asfalto), y teórica restricción al tráfico de paso. En la práctica, sin embargo, la mayoría de estas calles soportan tráfico (tanto de residentes, como de visitantes, o de travesía), así como el aparcamiento irregular, tanto diurno como nocturno.



Fig.3. Una calle peatonal en el centro histórico de Valencia (Fotografía de los autores)

El Centro Histórico alberga grandes centros de atracción de viajes (Instituciones, comercio, oficinas...). Algunas zonas, por su proximidad a los mismos, se convierten en el lugar habitual de aparcamiento irregular. Este aparcamiento masivo de visitantes tiene carácter diurno, pero se duplica con otro nocturno cuando coincide con la proximidad de zonas de ocio.

A finales del siglo XIX y principios del XX se abrieron algunas calles rectas y de mayor anchura (La Paz, Avenida del Oeste...), destruyendo la trama urbana medieval, siguiendo las tendencias al saneamiento y modernización que se aplicaban en otras ciudades europeas. Se abrieron asimismo algunas plazas, aprovechando el espacio de antiguos conventos desamortizados (caso de la actual Plaza del Ayuntamiento). En otros casos, sin embargo, se destruyeron pequeñas plazas medievales para unir las formando una calle ancha ¹⁴.

¹⁴ Es el caso de Poeta Querol, eje de creación relativamente reciente, que une la Calle de La Paz con la de las Barcas.

La ronda interior, construida sobre el cerco de las murallas derribadas, tenía la función teórica de canalizar y distribuir el tráfico de acceso al Centro Histórico, permitiendo una entrada a los diversos barrios del mismo. Pero la falta de medidas efectivas de restricción de acceso ha permitido la consolidación de una serie de itinerarios de travesía, que evitan los semáforos y la posible congestión de la ronda, circulando por calles estrechas y con poca regulación semafórica. Estos itinerarios de paso no son deseables, desde el punto de vista ambiental y de preservación del área monumental, ya que congestionan y contaminan gran parte del Centro Histórico, y molestan a los desplazamientos peatonales, incluso cuando han de compartir la calzada.

La gestión municipal del tráfico ha asignado una gran capacidad al viario de entrada al casco antiguo desde la ronda, con lo que se estimula la entrada de vehículos al mismo. Además, se puede observar que en estos momentos hay más calles que facilitan el acceso al centro que las que favorecen la salida hacia la ronda (como veremos más adelante), con lo cual resulta lógico que se produzcan efectos de congestión.

Por el interior del casco antiguo se ha ido permitiendo la consolidación de algunos itinerarios de travesía o de acceso al área comercial. La restricción inicial (años ochenta) de paso por el tramo rehabilitado de la Calle de San Vicente, entre las plazas del Ayuntamiento y de la Reina, no fue mantenida debido a la presión de diversos sectores de comerciantes. Aún así, hoy constituye un moderado ejemplo de calle de coexistencia, si lo comparamos con la continuación de la misma calle desde la Plaza del Ayuntamiento hasta la plaza de San Agustín. Varias calles tienen la dedicación preferente de servir de itinerario y de carril de espera para el acceso a grandes almacenes.

Por su propia naturaleza, los tejidos históricos de las ciudades responden a un momento en que el desarrollo de los medios de transporte era muy primitivo. Se trataba de tejidos muy compactos, en densidad, en usos del suelo, y sus dimensiones máximas eran adecuadas a las condiciones “ergonómicas” de sus habitantes.

Pretender hoy, por tanto, que esos tejidos se adapten a nuevas formas de movilidad supone una violentación de los mismos: ni por geometría, ni por tamaño de las manzanas, ni por la intensidad de los usos, los centros históricos pueden soportar la presión indiscriminada de la motorización subsiguiente al *boom* del automóvil. Es por ello que las políticas de intervención en esos recintos históricos requieren unas especiales medidas.

Los intentos para “sanear” los centros históricos han comprendido tanto objetivos higiénicos como de movilidad. (Recordemos los *Grands travaux* de Haussmann en París). En esas propuestas, la línea recta, formalizadora de la calle o bulevar, de dimensiones mayores en sección y longitud que las correspondientes a los tejidos históricos, era la respuesta consiguiente.

(Esa obsesión por la línea recta sin reparar en sus efectos nocivos, podemos observarla todavía hoy en la insistencia en abrir tejidos preindustriales, como es el caso del paseo de Blasco Ibáñez sobre El Cabanyal).

El Centro Histórico de Valencia continúa siendo el lugar de paso de miles de vehículos diarios, con una incidencia mayor en el cuadrante sureste –el más reformado- de tal manera que ese sector, delimitado por la calle de la Paz, la ronda y la Avenida del Oeste concentra un volumen de tráfico privado incompatible con cualquier intento de sanear el corazón de la ciudad, mejorar sus plazas más emblemáticas -Mercado, Reina, Ayuntamiento- o simplemente crear redes peatonales. En cambio, las zonas más aptas para un tráfico más calmado, como El Carmen o Velluters, se encuentran entre las más degradadas de la ciudad.

Los inicios de la motorización y la crisis del transporte colectivo en Valencia.

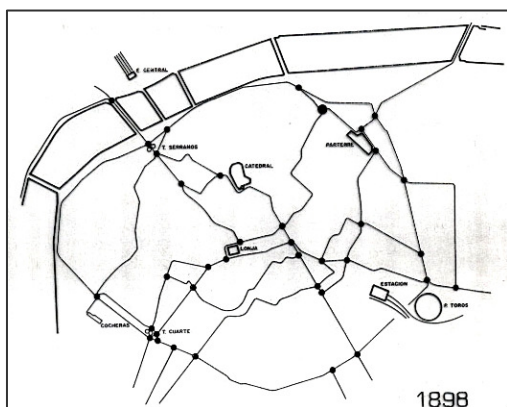


Fig.4. Valencia, Red de tranvías en 1898

Como ocurriera en otros países, la crisis del transporte colectivo en España fue en paralelo con el auge del automóvil (que a su vez, se produjo con cierto retraso respecto de Europa occidental). Esa crisis, que algunos han señalado como un círculo vicioso, se inicia con la pérdida de eficacia y disminución de la velocidad comercial, sigue con la pérdida de viajeros, aumento del déficit y descapitalización; lo cual, a su vez, produce más pérdida de usuarios...

El caso de Valencia es representativo del proceso seguido. En el ámbito urbano, los transportes de superficie (tranvías, buses y trolebuses) movían, en conjunto, unos 100 millones de viajeros en 1964 (77 correspondían al tranvía). En el área metropolitana, la antigua red de ferrocarriles de vía estrecha (el popular “Trenet”) alcanzó en 1971 una marca histórica, con 30 millones de viajeros. La estación central (Estación del “Pont de Fusta”) fue, en

su momento, la segunda de mayor movimiento de pasajeros de Europa, solamente superada por la Estación Victoria de Londres.

La red de tranvías urbanos fue reducida progresivamente, conforme se introducían los “modernos” autobuses (el equivalente del automóvil en el transporte colectivo), que iban sustituyendo a los tranvías interurbanos y urbanos. El motivo aducido era la mayor adaptación de los autobuses al tráfico, cuando no las menores molestias ocasionadas al mismo. En ocasiones se produjo una etapa intermedia de servicio mediante trolebuses eléctricos, con material de segunda mano, experiencia que no duró mucho. La última línea de tranvías en funcionamiento fue la que circulaba por la ronda interior, la nº 5, suprimida en 1970.

Salvando las distancias, recordemos que el proceso nos puede recordar lo sucedido unos años antes en los Estados Unidos de Norteamérica. Noam Chomsky lo expresaba así en una entrevista en 1995: “Corren pocos trenes por aquí cerca. El motivo es que, durante los años cincuenta, el gobierno de los Estados Unidos realizó, probablemente, el mayor proyecto de ingeniería social de la historia, destinando sumas fabulosas de dinero a la destrucción del sistema de transporte público a favor del automóvil y los aviones, al ser los que benefician a las grandes industrias. Este proceso se inició gracias a una

conspiración empresarial para comprar y eliminar los tranvías. El proyecto entero dio paso a los suburbios residenciales a las afueras de la ciudad y alteró la fisonomía del país. Por eso pasamos a tener centros comerciales en la periferia y escombros en el corazón de las ciudades...”¹⁵



Fig. 5. Valencia, el último tranvía

En Madrid, las últimas líneas de tranvías se cerraron en 1968 y en Valencia, como hemos visto, en 1970. Los tranvías conocieron su época dorada hasta los años cuarenta. Promovidos por empresas privadas en régimen de concesión, en muchos casos con participación extranjera (inglesas, francesas y belgas) fueron, como hemos dicho,

¹⁵ Noam Chomsky. “Lucha de clases. Conversaciones con David Barsamian” Edit. Crítica.

prácticamente los únicos medios de transporte colectivo en algunas ciudades, algunas de cuyas líneas salían al “extrarradio”. Pero sucumbieron finalmente ante la presión del automóvil, siendo sustituidos progresivamente por autobuses.

Así pues, en algunas grandes ciudades coexistieron tranvías, autobuses y trolebuses durante unos años, si bien estos últimos de modo efímero. (El trolebús surgió a principios de siglo en París, pero tampoco pudo competir con el autobús, mucho más “flexible”). Finalmente, el transporte urbano de superficie quedó en manos de las compañías de autobuses, que habían hecho su aparición, como hemos señalado, en los años 40, también para trayectos interurbanos y metropolitanos.

En los países industrializados, la mayoría de las ciudades adoptaron, al inicio de la motorización, una estrategia de adaptación al automóvil, lo que significó una amplia operación de cirugía urbana dirigida a aumentar la capacidad de calles, plazas y en general del conjunto del espacio público, con el objetivo de aumentar la velocidad y el flujo de vehículos, pero también la superficie destinada a aparcar esos mismos vehículos, siguiendo, en parte, el modelo americano.

Muy pocas ciudades propusieron medidas de prevención y contención, y las que actuaron en esa línea lo hicieron combinando medidas de potenciación del transporte colectivo con medidas urbanísticas dirigidas a frenar el crecimiento y la terciarización de las áreas centrales, orientando en algunos casos el crecimiento urbano a lo largo de los ejes de transporte colectivo ferroviario. Es el caso, por ejemplo, de grandes ciudades como Londres o Estocolmo, pero también otras ciudades medias y pequeñas se dedicaron a frenar la invasión de los coches en la escena urbana. El objetivo y alcance de este trabajo nos impide profundizar en este tipo de medidas que se extendieron principalmente por el centro y el norte de Europa.

Los tímidos intentos de peatonalización en el Centro Histórico de Valencia.

Las primeras peatonalizaciones de calles tuvieron lugar en los años setenta, afectando a algunas zonas comerciales del centro (área del Paseo de Russafa, calle del Músico Peydró...), que a pesar de las iniciales resistencias habituales resultaron ser éxitos evidentes, conociendo un auge de actividad, no solamente del comercio tradicional sino captando nuevos locales comerciales, como las franquicias.

Mientras duraron las obras de la línea 3 del Metro, que afectaron a las calles de Colón, Xàtiva, Ángel Guimerá y algunos tramos de Fernando el Católico, se registró un descenso del tráfico en el centro de hasta un 13%. A pesar de que algún diario titulaba la información sobre este hecho como “Un centro más tranquilo”¹⁶, las autoridades municipales no extrajeron conclusiones de esta experiencia, anunciando que restablecerían las facilidades para la circulación lo antes posible, en cuanto terminaran las obras, como así sucedió.

La polémica sobre las peatonalizaciones en el Centro Histórico siguió generando debates públicos durante la década de los 90. En la primavera de 1995, unas 15 entidades del Centro Histórico de Valencia formaron una “Plataforma por un Centro Histórico vivo”, cuyo elemento de más peso era la Asociación de Vendedores del Mercado Central. Se organizó una campaña, bajo el lema “Queremos vivir y trabajar aquí”. En realidad, el objetivo central de esta movilización iba dirigido contra la continuación de las peatonalizaciones de calles céntricas. Se decía no oponerse a que algunas calles fueran peatonales, como “las calles estrechas”, pero existía una oposición frontal a “la peatonalización indiscriminada”¹⁷.

Por su parte, otras organizaciones (ecologistas y vecinales) se unieron para reclamar la mejora y revitalización del barrio de El Carmen (el que mantenía un carácter más vivo y popular, dentro del casco antiguo, pero con una grave tendencia a la degradación). Entre las propuestas de estas entidades se recogía la necesidad de peatonalizar amplias zonas, situando el aparcamiento en lugares regulados, para evitar la invasión de las calles, así como poner en marcha medios de transporte adecuados a las características de estos barrios, tales como los microbuses eléctricos¹⁸.

Un caso análogo se produjo a propósito de la reforma de la calle de La Paz, importante calle comercial del Casco Antiguo, que fue objeto de unas costosas obras de remodelación en 1995. Aunque el proyecto inicial contemplaba aceras bastante más anchas, el resultado final fue el mantenimiento de los tres carriles de circulación. Una vez más, a resultas de la resistencia de las organizaciones de comerciantes, solo se realizó una ligerísima ampliación de

16Diario Levante, 26 de Agosto de 1996

17Diario Levante, 4 de Marzo de 1995

18Las organizaciones que iniciaron estos planteamientos eran la Asociación de Vecinos de El Carme, la Asociación de locales y bares de ocio del Centro Histórico (Albarca), la Asociación para la recuperación del Centro Histórico (Archival), la Asociación de Comerciantes del Mercado de Mossén Sorell, la Asociación Cultural “Al Margen”, el Centro Excursionista de Valencia, y los colectivos de Acció Ecologista-Agró “Vianants” y “Valencia en bici”. Diario Levante, 16 de Febrero de 1996.

las aceras, que se vio prácticamente contrarrestada por la colocación de maceteros sobre las mismas, con el fin de evitar el aparcamiento ilegal.

Por otra parte, las mejoras del transporte público no han servido para reducir el uso del automóvil, ya que no han venido acompañadas de medidas disuasorias de su uso. Aún más, la creación de nuevas líneas de Metro ha venido acompañada por inversiones para favorecer el tráfico privado, en paralelo a la nueva línea, y a cuenta del presupuesto de éste (caso de la nueva línea 3, en Ángel Guimerà). Las obras de remodelación viaria no han sido aprovechadas, por lo general, para ampliar o mejorar significativamente la calidad del espacio peatonal, mientras que tampoco se ha cedido espacio para la creación de plataformas reservadas para el transporte público. Los carriles bus+taxi no son respetados, incluso son utilizados habitualmente para el aparcamiento, mientras que la construcción de nuevas líneas de tranvía se ha visto condicionada por la negativa a restar superficie viaria al tráfico.

Los esporádicos “planes de aceras” promovidos por el Ayuntamiento local apenas si han modificado el *statu quo* vigente. En algunos casos, podemos decir que se produjo un empeoramiento de las condiciones físicas preexistentes, como ha sucedido con la construcción de los llamados “rebajes” para facilitar la creación de rampas y accesos a los garajes privados o públicos.

Más recientemente, año 2009, aprovechando las ayudas del Gobierno central para paliar la crisis económica, el ayuntamiento promovió mejoras algo más ambiciosas que contemplan ensanchamientos de aceras en algunas calles del Centro Histórico. Hay que señalar, no obstante, que en los últimos años, el incremento del uso de motocicletas en el área urbana y la incapacidad para asignar espacios para su aparcamiento en la calzada, está provocando que éstas estacionen en las mismas aceras, con lo que se neutralizan, en parte, los efectos de su ampliación.

Destaquemos también algunas contradicciones derivadas de estas medidas aisladas, y en algunos casos un tanto improvisadas. En determinadas calles, las ampliaciones de aceras conllevan la supresión de plazas de aparcamiento, lo que origina protestas de los vecinos, como ocurrió en el popular barrio de Russafa.

El Plan general de 1988: esperanzas frustradas

En 1984, la Oficina Municipal del Plan General de Valencia publicó un documento donde se recogían los criterios y los objetivos para la revisión del Plan General de Valencia (PGOU-1984). Redactado el documento de avance

por un equipo pluridisciplinar, fue estructurado en dos partes: el análisis de la situación urbanística, y los objetivos definidos para el nuevo plan.

En relación con los objetivos, se señalaba la importancia de “la colaboración con otras instituciones para la coordinación de todos los transportes a nivel comarcal, único ámbito de referencia en el que es posible hablar de la solución del sistema de transporte, superando el marco estrictamente municipal“. Se proponía evitar la competencia de unos modos de transporte colectivo con otros, y se apuntaba la necesidad de crear un órgano de coordinación metropolitano.

Se planteaba que el sistema de transporte debía perseguir dos funciones: facilitar la accesibilidad entre unas partes de la ciudad con su entorno y servir de conexión con la actividad productiva. Para ello se proponía diseñar infraestructuras viarias de tipo urbano, evitando un efecto barrera. Se apuntaban una serie de objetivos esenciales de la política de transporte a incorporar al nuevo Plan General, de los que hay que destacar por su lucidez y claridad los siguientes:

“Definir un sistema integrado de transporte urbano, que contemple los modos existentes y potencie los modos de transporte alternativos (modos no motorizados en particular) y limite la utilización del vehículo privado, con una disuasión efectiva del mismo.”...

“Utilización de los aparcamientos subterráneos del centro urbano de tal forma que no sean inductores de tráfico privado, dando prioridad a residentes, todo ello en conexión con la peatonalización del Centro Histórico”

Es decir, se proponía máxima austeridad en la concepción de las infraestructuras, de manera que se consuma el mínimo espacio libre.

“Selección de aquellos modos de transporte que supongan unos menores costes socioeconómicos, en los que se tengan en cuenta, entre otros: la ocupación de espacio, la capacidad del medio de transporte, los costes de implantación, los costes de explotación, los costes de oportunidad, impactos ambientales...”

Se reclamaba realismo para las inversiones en infraestructuras, así como la necesidad de reconsiderar las previsiones relacionadas con las líneas de metro pendientes, y otras grandes infraestructuras. Se insistía en que “la nueva política de transportes tenía que ir dirigida a la limitación de los impactos”, en los siguientes aspectos:

- congestión del tráfico, responsabilidad de la circulación privada
- contaminación, dando preferencia a los modos no contaminantes
- restricciones al aparcamiento en el Centro Histórico

- aparcamientos de disuasión en origen, en combinación con centros de intercambio modal
- restricción del tráfico privado (diseño viario, señalización y policía)

Asimismo se defendía “la necesidad de recuperar la red viaria para el ciudadano”, a partir de cuatro instrumentos:

- La peatonalización del Centro Histórico
- Una red de carriles bici.
- La permeabilización de ciertas vías urbanas
- Recuperación de la red viaria para la escena urbana

En conjunto, se trataba de una definición de objetivos para el sistema de transporte y la red viaria de gran calidad y precisión en el diagnóstico, y entroncado con las propuestas más avanzadas existentes en ese momento en el conjunto de Europa.

En la primera fase del proceso de elaboración del Plan General (Avance), esos criterios se plasmaron en propuestas marcados en el documento de 1984. Sin embargo, el Plan se enfrentó a diversos tipos de presiones, que en algunos casos plantearon abiertamente propuestas continuistas con la anterior situación. Por otra parte, en la aplicación posterior por parte de los servicios municipales (especialmente por los de Circulación y Transportes), se ignoraron o modificaron los criterios aprobados en el Plan, sin que se hubiera producido siquiera un debate público sobre las mismas.

Documento final del plan (1987)

En cuanto al centro de la ciudad, se consideraba que era “incapaz de absorber más tráfico en un momento de creciente demanda”, por lo que debía ser objeto de una gestión viaria que hiciera compatible el acceso al centro comercial y de negocios con la calidad de vida para residentes y transeúntes. Para ello, planteaba la necesidad de potenciar modos alternativos de transporte, fundamentalmente el peatonal, y en segundo lugar el transporte público y la bicicleta, “ya que...el automóvil se ha convertido en un modo de transporte inadecuado para el acceso al centro”.

En el largo período de redacción del Plan, desde la publicación de sus objetivos y criterios, hasta la segunda y definitiva aprobación, el documento, y sus contenidos, sufrieron unas importantes modificaciones, que

transformaron, en gran medida, las características y las potencialidades del mismo.

En palabras de Adolfo Herrero, “Poco a poco...la carga utópica del Plan y su capacidad propositiva se fue diluyendo a lo largo del proceso de tramitación como consecuencia de la progresiva adaptación a la “realidad” de los equilibrios políticos, de la influencia de los grupos de presión institucionales...corporativos, gremiales, asociativos y otros poderes fácticos”

19

Los planes especiales del Centro Histórico y la exclusión de la movilidad: la “doble planificación” de la ciudad.

Así pues, el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, aprobado definitivamente en 1988, último y vigente documento ordenador del crecimiento de nuestra ciudad²⁰ –excluido el resto del Área Metropolitana- vino a consagrar, en lenguaje moderno, un sistema de desarrollo urbano basado en la movilidad motorizada. Como hemos señalado, a pesar de las buenas intenciones del documento previo, finalmente las tesis que se venían imponiendo en la planificación y gestión del viario adquirieron un status legal.

Resulta revelador, sobre esta cuestión, el informe de julio de 1987, elaborado por el entonces denominado Servicio de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Valencia sobre el documento del plan aprobado inicialmente el 9 de abril de 1987. Tras analizar la memoria, las normas urbanísticas y los planos de ordenación, se realizaron en total 79 “sugerencias” que, en conjunto, van en la misma línea: hacer prevalecer los criterios de la ingeniería de tráfico sobre los que el plan establecía, con criterios urbanísticos, para la ordenación del viario. La intención de consolidar la autonomía de dicho departamento resulta obvia a partir de la lectura de ese informe.

Para aclarar esta afirmación, diremos que la ingeniería de tráfico, entendida en sentido tradicional, prima las condiciones de capacidad vial en contraposición, o al menos sin tener en cuenta, lo que desde otra óptica se denomina “capacidad ambiental” de una calle.

¹⁹ Adolfo Herrero: “*Els estudis de detall i el planejament urbanístic*”, en “*València Crítica*”, libro colectivo, Universitat Politècnica de València, 2003

²⁰ En proceso de revisión, iniciado en 2008.

La capacidad vial vendría a ser el número máximo de vehículos que puede absorber una vía con un determinado nivel de servicio, mientras la capacidad ambiental, por el contrario, tiene en cuenta parámetros como la limitación de la contaminación, la posibilidad de acoger funciones sociales no directamente vinculadas a la movilidad, el embellecimiento o la vegetación de la calle. La capacidad ambiental, por tanto, supone una limitación muy restrictiva para el paso de vehículos a motor, todo lo contrario de lo que sucede con el concepto tradicional de capacidad vial.

Pues bien, en el informe citado, las referencias limitativas a la capacidad ambiental de la calle son numerosas. Por una parte proponía eliminar secciones-tipo vinculantes en el planeamiento para las vías más importantes, ya que “a la vista de los estudios de tráfico concretos, deberán ser posiblemente modificadas...”.

Asimismo, frente a las posibilidades para peatonalizar una calle en el plan, o de fijar parámetros para aceras o vías ciclistas, el informe proponía eliminar cualquier restricción a la libertad total de decisión para el citado servicio de Circulación. Incluso cuando el Plan prohíbe trasplantar los tipos de árboles protegidos, el servicio propone una redacción “menos drástica”, ya que (esto) podría “impedir cualquier obra de acondicionamiento de la red viaria”...

Para cerrar esta muestra, digamos que el documento aprobado inicialmente entendía que los proyectos de urbanización no podrían alterar la categoría funcional del Plan, una norma absolutamente imprescindible para evitar las desvirtuaciones derivadas de una gestión inadecuada. Pues bien, el informe citado propone eliminar esta condición, ya que...” algunas secciones conceptuales son difícilmente realizables, entre otras y a título de ejemplo, el caso de Peris y Valero²¹ por la intensidad de tráfico a soportar...”

Visto desde la óptica actual, podemos decir que el planeamiento urbanístico resultante ha contribuido bien poco a modernizar la ciudad, pues el documento definitivo, como hemos dicho, apostó claramente por una estrategia desarrollista en materia de infraestructuras para el tráfico rodado.

Con las manos libres para actuar, sin un contrapeso administrativo superior, la citada delegación de Circulación y Transportes ha actuado de manera absolutamente unívoca, en total coincidencia con el desarrollismo de los

²¹ Esta importante arteria de la estructura urbana de la ciudad estaba por aquellas fechas destinada a convertirse en una calle de carácter urbano, ante la proximidad de ser liberada de la función del imponente tráfico de paso como parte del corredor mediterráneo. La circunvalación de la autopista A-7 (el llamado “by-pass”) estaba en fase de proyecto.

departamentos ministeriales del Estado encargados de la construcción de las grandes infraestructuras.

La ciudad, desde hace más de tres décadas, ha asumido como natural lo que denominamos una doble planificación: la urbanística, por un lado; la del sistema de transportes por otro. Esta última, por el momento, ha marcado las prioridades, el diseño del viario, y ha sido sino un obstáculo poderosísimo para una evolución de la ciudad hacia modelos más razonables.

La documentación expuesta por el Ayuntamiento de Valencia para la revisión del plan general de 1988, veinte años después (2008) no ofrecía elementos de análisis que presuman un cambio de rumbo en este importante aspecto, ni siquiera en una moderación del actual modelo. Sin embargo, el catálogo de proyectos de nuevo viario que sí se explicitaba en el citado documento, insiste en los mismos métodos de los últimos veinte años: más oferta para alimentar un modelo insostenible de primacía del transporte motorizado.

Una organización político-administrativa anacrónica.

A propósito de esta última afirmación, cabe señalar un aspecto importante que pesa sobre la irracionalidad del modelo: nos referimos a la descoordinación de las administraciones públicas. Como se trata de un asunto antiguo y conocido, obviaremos los detalles.

No puede justificarse, a estas alturas, que en un área tan conflictiva y compleja como el Área Metropolitana de Valencia (AMV) estén operando, con diferentes estrategias, la administración local, la autonómica, la diputación provincial, la administración central (con sus diferentes organismos, Puertos del Estado, AENA, Carreteras..) además de numerosos operadores privados y públicos en materia de transportes.

La Entidad Pública de Transporte Metropolitano de Valencia, creada en 2000, no ha demostrado, a nuestro juicio, la consistencia necesaria para abordar, de manera efectiva, el reto que supone organizar un moderno sistema de transporte para la mayor conurbación del País Valenciano.

Recordemos, no obstante, algunos intentos de racionalización: el de las Normas de Coordinación Metropolitana del Área de Valencia de 1988.

Como consecuencia de la supresión de la Corporación Administrativa “Gran Valencia”, el Gobierno valenciano estableció ese año ²² estas normas, un intento de suplir las carencias generadas por la supresión de un marco metropolitano de planeamiento. En ellas se incluían aspectos interesantes para racionalizar la movilidad.

En la sección cuarta, que trata sobre los accesos a los grandes centros de atracción de desplazamientos, se definen éstos (norma 115), incluyendo los centros comerciales, los hoteles, equipamientos deportivos e incluso las urbanizaciones aisladas, entre otros, en los que se establece un tamaño mínimo para ser considerados como tales.

La norma 116 establecía el ámbito de aplicación tanto para los centros privados como públicos. Y en la 117 se fijaba que “los planes generales preverán preferentemente que estos centros de atracción de desplazamientos se sitúen en zonas que (además de admitir tales usos) tengan alta accesibilidad en transporte colectivo”.

La norma 118 definía como zonas de alta accesibilidad en transporte colectivo aquellas que dispongan a menos de 500 m. una estación o apeadero de ferrocarril, o línea regular de transporte de viajeros con frecuencia al menos de 30 minutos.

Un simple repaso al proceso urbanístico de los últimos veinte años nos demuestra la absoluta inoperancia de este precepto: ni los grandes centros comerciales construidos o las nuevas ampliaciones de los campus universitarios, ni la denominada “Ciudad de la Justicia” o el nuevo emplazamiento para la “Ciudad Sanitaria La Fe” -por citar solo unos pocos casos- han tenido en cuenta estas consideraciones.

Lo que ha sucedido es que, a la improvisación de esas localizaciones, ha seguido un intento de acomodar la red de autobuses urbanos a las nuevas demandas, o de ampliar el radio de acción de la línea de tranvía (caso de Feria Valencia) con resultados que podemos calificar de marginales: el incremento de la movilidad es absorbida, mayoritariamente, por el automóvil privado.

Así pues, podemos concluir afirmando que el planeamiento urbano, tanto municipal como de ámbito superior, y también el planeamiento sectorial, apenas si han entrado en Valencia a considerar la movilidad sostenible como un factor esencial en la modernización de la ciudad.

²² Decreto de 18 de julio de 1988 de la Generalitat Valenciana.

8. LA SITUACIÓN ACTUAL

Caracterización de la movilidad en el Centro Histórico de Valencia

El incremento constante del transporte motorizado en el Centro Histórico de Valencia y sus alrededores está afectando de manera grave a la calidad de vida del mismo, a su atractivo turístico y comercial, a las posibilidades de uso y disfrute de los espacios públicos. Paradójicamente, este exceso de movilidad ha convertido la ciudad en menos accesible, al dificultar los desplazamientos a pie, entorpecer el transporte público e incluso provocar una constante saturación y congestión del tráfico.



Fig. 6. Valencia, La Lonja. (Fotografía de los autores)

Las recientes actuaciones del Ayuntamiento y otras instituciones no hacen sino favorecer el acceso de más automóviles al centro de forma indiscriminada, con lo que los problemas mencionados anteriormente no hacen más que agravarse. La ampliación de las calzadas de acceso (Avenida de las Cortes Valencianas), los nuevos puentes sobre el

Jardín del Turia, los túneles (Ángel Guimerá, márgenes del viejo cauce) estimulan aún más el uso del coche.

Para aumentar la velocidad del tráfico se recurre a suprimir pasos de peatones, o penalizarlos con un larguísimo tiempo de espera en los semáforos. Cruzar a pie la ronda interior (Xàtiva, Guillem de Castro, la marginal del río...) o las grandes vías para acceder al centro es cada vez más difícil y estresante, como lo es acceder desde el centro a los servicios y equipamientos situados en el exterior o desplazarse por el interior de la ciudad.

Las facilidades de acceso motorizado provocan también una presión excesiva sobre el escaso espacio disponible para el aparcamiento, con lo que los residentes en el centro tienen problemas para aparcar ellos mismos. La permisividad municipal consiente aparcamientos en doble fila, sobre las aceras, sobre los carriles bici, en calles peatonales, en cualquier solar o espacio apetecible...muchas veces en la proximidad de aparcamientos

enormes facilidades para utilizar el centro como travesía. En el esquema adjunto aparecen destacados los principales atajos.

Este hecho viene determinado, fundamentalmente, por la estructura radial del conjunto urbano metropolitano, como ya se viene señalando desde hace más de cuatro décadas, un obstáculo estructural, no obstante, fácilmente salvable.

Procede pues plantear, como condición de partida –más adelante formularemos una propuesta global- la posibilidad de eliminar estas travesías, asunto verdaderamente sencillo y que significaría, de entrada, una enorme reducción de la carga de tráfico en el Centro Histórico.

El Centro Histórico como destino.

Por otra parte, además del papel de “atajo”, el Centro Histórico constituye en sí mismo un destino u origen para muchos viajes recurrentes. A pesar de que esta zona central de la ciudad dispone de la mayor y mejor oferta de transporte colectivo de toda el área, las facilidades que existen para el uso indiscriminado del vehículo privado explican la situación. Téngase en cuenta que el tamaño máximo del área central tiene poco más de un kilómetro, lo que significa que todo el Centro Histórico está al alcance de un paseo en condiciones de no más de veinte minutos.

Hay que distinguir, entre estos destinos, los equipamientos administrativos, con gran cantidad de funcionarios y menor movimiento de visitantes –caso del Ayuntamiento, y por el contrario, los que –como el Mercado Central- generan gran afluencia de visitas. Además de los potentes equipamientos, debemos tener en cuenta que el potente núcleo comercial del Centro Histórico, se ha ido desplazando en los últimos años desde el centro a la periferia.

En cambio, el factor residencial viene pesando menos desde hace tres décadas. Téngase en cuenta que, en los últimos cincuenta años, en números redondos, el Centro Histórico de Valencia ha perdido tres de cada cuatro residentes.

Los grandes centros de atracción de la movilidad: más entradas que salidas.

Tanto el papel de atajo como la función de destino del Centro Histórico se ven favorecidos por la propia disposición de las entradas y salidas al mismo. Las puertas de los recintos amurallados constituían el elemento de control del acceso al mismo. Desaparecidas las murallas, la accesibilidad aumentó, y con

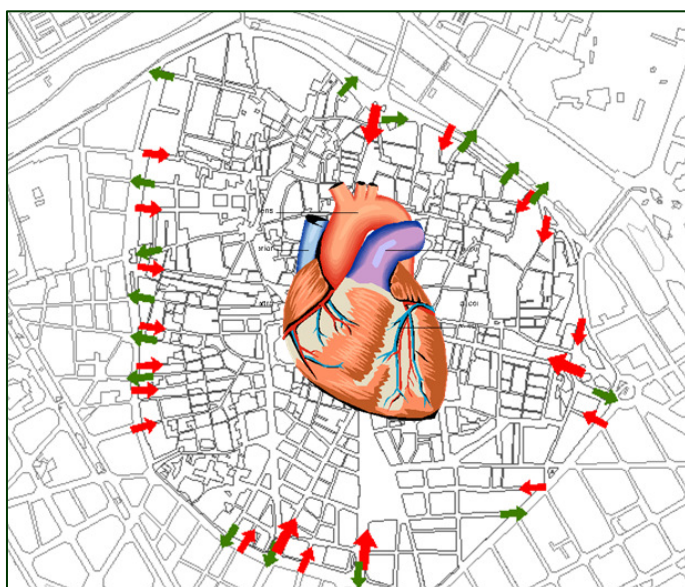


Fig. 8. La figura muestra el gran número de “entradas” para el tráfico rodado (en rojo) en relación con las “salidas” (en verde). (Elaboración propia)

la motorización invasiva, las limitaciones apenas vienen determinadas por las dimensiones físicas de la calle. En un gráfico adjunto podemos comprobar el desequilibrio entre el número de entradas y salidas existentes en la actualidad.

He aquí, como veremos, un potentísimo recurso para limitar la invasión indiscriminada: cerrar puertas, invertir el sentido de circulación, aumentar el número de salidas, reducir drásticamente el número de

entradas.

La red viaria del Centro Histórico: caracterización

La red viaria del Centro Histórico responde a un modelo histórico en el que confluyen las reformas de los últimos ciento cincuenta años. Baste echar una ojeada a la trama para comprobar que el cuadrante sureste –el delimitado por la ronda, la calle de la Paz y la calle de San Vicente- es el más reformado de todo el centro, con calles más anchas y rectilíneas, y manzanas regulares de mayor tamaño. Esta zona (la llamaremos Universitat-Sant Francesc, aunque sus límites no son exactamente los de esa zona administrativa) coincide con el área de mayor accesibilidad: por ella pasan los principales “atajos”, por ella transitan la mayor parte de las líneas de autobuses y en esa zona se encuentran además la estación central de los ferrocarriles y dos líneas de metro.

Por el contrario, en las áreas de Carmen, Seu-Xerea, Mercat y Velluters, la permanencia de la trama histórica no facilita su uso como atajo, si bien constituyen una zona saturada por los coches en la calle.

El tráfico motorizado

La intensidad del tráfico motorizado en el Centro Histórico, como acabamos de explicar, es irregular, pero en cualquier caso resulta absolutamente incompatible con cualquier mejora ambiental o económica del mismo. La propia ronda, con su estructura actual, facilita el inmenso drenaje de tráfico hacia la almendra central. En algunos puntos, la IMD (Intensidad Media Diaria de paso de vehículos) alcanza valores de 40.00 vehículos (G. de Castro por San Agustín) y hasta 67.000 en la zona de Pintor López. Por el centro, la calle del Pintor Sorolla soporta intensidades de casi 30.000 vehículos diarios, y la calle de La Paz, más de 10.000.²³

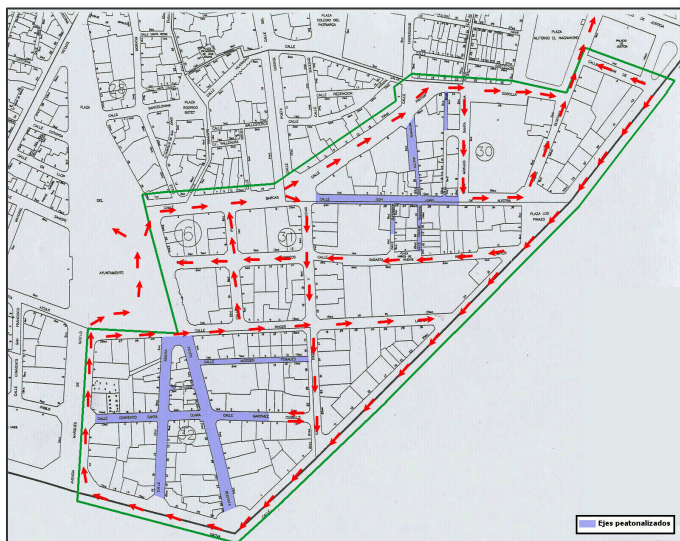


Fig. 9. El estudio citado de los comerciantes refleja, en esta zona del Centro Histórico (Barcas-Colón), la invasión del tráfico rodado en el viario. En azul, los únicos tramos "peatonalizados" hasta ese momento (Fuente: Estudio Asoc. Comerciantes Centro Histórico)

Se trata, a todas luces, de una situación insostenible, no solo por los efectos directos que provoca –ruido, contaminación del aire, deterioro del patrimonio, accidentes- sino porque resulta un obstáculo insalvable para el desarrollo de los otros modos de desplazamiento como la bicicleta y el caminar. No

obstante, hay que insistir en que las facilidades dadas a los desplazamientos motorizados suponen un obstáculo para la

eficiencia del transporte colectivo de superficie.

²³ Datos del Ayuntamiento de Valencia, servicio de Circulación y Transportes. Año 2003. Ver tabla adjunta.

Hay que destacar un cambio importante en la percepción de sectores tradicionalmente reticentes a modificar el modelo de la movilidad en el Centro Histórico. En 2004, la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia elaboró un “Estudio para la potenciación de rutas turístico-comerciales en el Centro Histórico de Valencia” que contiene importantes novedades en este campo respecto de posiciones anteriores. El estudio admite la necesidad de ligar la superación de la crisis del comercio tradicional con la mejora de las condiciones de movilidad peatonal en el centro.²⁴

Digamos que las reformas citadas anteriormente al amparo de los planes del Gobierno para atenuar los efectos de la crisis (2009), algunas de las calles señaladas por los comerciantes en aquel estudio –Sangre, Lauria, Pascual y Genís entre otras- han ampliado sus aceras.

²⁴ “Estudio para la potenciación de las rutas turístico-comerciales del Centro Histórico de Valencia ” 2004.

Intensidades de tráfico en algunos puntos del Centro Histórico de Valencia

(Fuente: Ayuntamiento de Valencia, Servicio de Circulación y transportes. Datos obtenidos en un día laborable del mes de mayo de 2004)

Punto aforo	UBICACIÓN DEL PUNTO DE AFORO	IMD INTENSIDAD DIARIA EN VEHÍCULOS
P 101	Pintor Sorolla,1 (de Poeta Querol a Universidad) (Pl.Alfonso El Magnánimo)	29.610
P 103	Xàtiva (de Marqués de Sotelo a Arzobispo Mayor) (Pl.San Agustín)	46.183
P 105	Guillem de Castro,3 (de Pl.San Agustín a Jesús) (Blanquerías)	46.001
P 109	Marqués de Sotelo,13 (de Xàtiva a Pl.Ayuntamiento) (Pl.Ayuntamiento)	8.239
P 110	Marqués de Sotelo, 4 (de Pl.Ayuntamiento a San Pablo) (Xàtiva)	12.293
P 112	Pascual y Genís – Lauria (de Lauria a Colón) (Colón)	5.545
P 113	Lauria, 18 (de Pascual y Genís a Colón) (Colón)	5.447
P 114	Sagasti (Galería comercial) (de Pérez Bayer a Pascual y Genís) (Correos)	5.443
P 115	Pascual y Genís, 2 (de Barcas a Correos) (Colón)	4.646
P 116	Poeta Querol, 8 (de Salva a Pintor Sorolla) (Barcas)	10.058
P 119	Barcas – Moratín (de Pl.Ayuntamiento a Poeta Querol) (Pintor Sorolla)	22.059
P 122	Sangre, 11 (de Pl.Ayuntamiento a San Vicente) (San Vicente)	4.183
P 123	Periodista Azzati, 4 (de San Vicente a Pl.Ayuntamiento) (Pl.Ayuntamiento)	24.695
P 124	San Vicente – Periodista Azzati (de Periodista Azzati a Sangre) (Pl.Reina)	16.493
P 125	Garrigues, 2 (de San Vicente a Barón de Carcer) (Barón de Carcer)	5.086
P 126	Padilla, 5 (de Barón de Carcer a San Vicente) (San Vicente)	3.503
P 127	San Vicente, 69 (de Pl.San Agustín a Periodista Azzati) (Pl.Reina)	26.723
P 128	Quevedo, 20 (de Huesca a Guillem de Castro) (Guillem de Castro)	13.480
P 129	Barón de Carcer, 28 (de Linterna a Garrigues) (Pl.San Agustín)	15.533
P 130	Barón de Carcer, 47 (de Padilla a Pl.San Agustín) (Pl.San Agustín)	6.530
P 131	Guillem de Castro, 33 (de Jesús a Ángel Guimerá) (Blanquerías)	26.169
P 132	Guillem de Castro, 33 (por túnel) (de Guillem de Castro a Ángel Guimerá) (Ángel Guimerá)	16.749
P 133	Xàtiva, 15 (de Ruzafa a Marqués de Sotelo) (Guillem de Castro)	43.127
P 134	María Cristina, 1 (de Pl.de la Reina a María Cristina) (Pl.Mercado)	5.372
P 135	María Cristina,1 (de San Vicente a María Cristina) (Pl.Mercado)	7.605
P 202	Colón, 9 (Dir. Pascual y Genís a Xàtiva) (Xàtiva)	38.594
P 203	Colón,13 (de Pizarro a Pascual y Genís) (Xàtiva)	33.728
P 204	Colón, 31 (de Isabel La Católica a Lauria) (Xàtiva)	32.070
P 205	Colón, 43 (de Conde Salvatierra a Sorní) (Xàtiva)	29.092
P 213	Pl.Alfonso el Magnánimo, 5 (de Pintor Sorolla a Glorieta) (Glorieta)	23.554
P 214	Pintor López (de Puente Trinidad a Poeta Llorente) (Puente del Real)	67.993
P 217	Paz, 5 (de Marqués de Dos Aguas a Pl.Reina) (Pl.Reina)	12.748
P 218	Paz,37 (de Alfonso el Magnánimo a Comedias) (Pl.Reina)	21.121
P 220	Pl.Tetuán, 4 y 6 (de Pl.Tetuán a Glorieta) (Glorieta)	53.755
P 224	Conde Trenor, 4 (de Muro Sta.Ana a Puente Trinidad) (Puente Trinidad)	77.259
P 228	Pintor López (de Poeta Llorente a Puente del Real) (Puente del Real)	58.409
P 2517	Guillem de Castro, 77 (de Maestro Palau a Espinosa) (Blanquerías)	27.666
P 2519	Guillem de Castro, 109 (de Lepanto a Borrull) (Blanquerías)	24.422
P 2524	Guillem de Castro, 116 (de Corona a Pº Pechina) (Blanquerías)	24.537
P 2526	Guillem de Castro, 140 (de Puente de las Artes a Puente San José) (Blanquerías)	37.804
P 2528	Blanquerías, 22 (de Puente San José a Torres Serrano) (Conde de Trenor)	29.125
P 2535	Guillem Sorolla (de Guillem de Castro a Barón de Carcer) (Barón de Carcer)	2.584
P 2540	Quart (de Caballeros a Guillem de Castro)	5.895
P 2541	Murillo, 54 (de Guillem de Castro a Aladrens)	2.816

El transporte colectivo y el Centro Histórico

Ya hemos señalado las condiciones ventajosas que presenta el Centro Histórico respecto de otras zonas de la ciudad en cuanto a la oferta de transporte colectivo. Por las propias características de la trama, más favorable al paso de los autobuses, la mayoría de las líneas pasan por el anteriormente citado cuadrante sureste del Centro Histórico, si bien es verdad que la inexistencia de carriles reservados, convierte este modo en especialmente sensible a los impactos del tráfico privado. Por otra parte, el conflicto permanente entre las paradas del bus y la estrechez de las aceras son un factor añadido de tensión en este servicio.

En cuanto a la estación central del ferrocarril –la Estación del Norte en la Calle de Xàtiva- llama poderosamente la atención las malas condiciones de conexión peatonal para los viajeros. La llegada y desembarco de miles de viajeros que cada día acceden a este servicio (cerca de 20 millones de salidas y llegadas anuales solo en cercanías²⁵) se realiza en condiciones deplorables, tanto por el progresivo distanciamiento de los puntos de llegada de los trenes, como por la situación del atrio exterior de la estación y su inserción en las calles de Xàtiva, Alicante y Bailén. En estas dos últimas calles, resulta llamativa la precariedad de las aceras laterales a la estación, con paso estrecho y paradas de autobuses, que tendrían que estar situadas en el patio delantero de la Estación.

Basta observar la situación de entorno en una hora punta, el confinamiento de peatones en isletas en la calzada, los conflictos de los pasos de viandantes, la escasez de los tiempos de paso en los semáforos, las condiciones ambientales y climáticas de la calle en épocas adversas, para entender la gravedad del conflicto apuntado. Más adelante comentaremos las repercusiones que puede tener la nueva estación ferroviaria (en proyecto) sobre la accesibilidad de la zona.

²⁵ Para 2005, el Anuario Estadístico del ayuntamiento de Valencia da 18,1 M de pasajeros para cercanías, además de 2,6 M en regionales y larga distancia.

Los peatones y el Centro Histórico

Caminar por el Centro Histórico de Valencia resulta una tarea llena de obstáculos, lo que la convierte en muy dificultosa y suponemos que para algunos ciudadanos resulta una circunstancia disuasoria. Baste decir que en toda la zona central –muy poco en el resto de la ciudad- no existe una sola zona que podamos denominar como de paseo. En cuanto a las áreas de estancia, se reducen a unas escasas plazas en donde es posible practicar el descanso o el ocio. Llama poderosamente la atención, además, la escasez de terrazas al aire libre o pequeños jardines, una oferta que cualifica los centros históricos europeos y que son un síntoma de vida urbana activa en los mismos.

Tanto para el ocio, para el simple paseo, para la visita turística, para el juego o para el comercio, el Centro Histórico de Valencia presenta unas características físicas y funcionales absolutamente inapropiadas. Este hecho contrasta con el

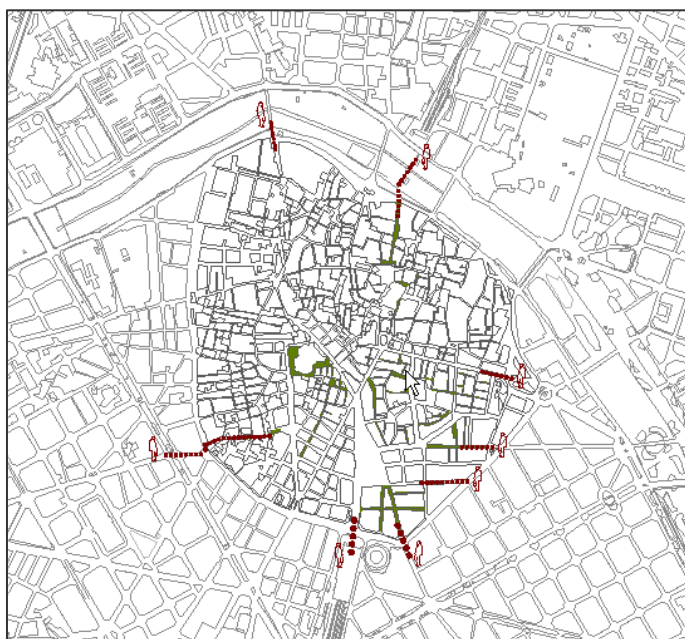


Fig. 10. Valencia, Centro Histórico. Algunos de los principales accesos de peatones en relación con el resto de la ciudad. En verde, los únicos tramos del viario

potencial del mismo: un Centro Histórico monumental, topografía llana, clima no muy extremo (fácilmente mejorable en verano con la inclusión de arbolado), con una larga tradición comercial y cívica, presenta las mejores oportunidades para convertirse en un área de gran actividad económica y social.

Las razones de esta situación son sobradamente conocidas, y las podemos resumir diciendo que responden al histórico abandono que, desde hace más de tres décadas, vienen sufriendo los desplazamientos no motorizados. Desaparición de arbolado, estrechamiento de aceras, acumulación en las mismas de todo tipo de artefactos, registros, farolas, postes de servicios, publicidad, papeleras, contenedores... y un largo etcétera, han convertido el espacio de los peatones en un espacio residual, marginal, sin el menor atractivo para ser transitado.

Valencia malgasta su atractivo turístico, creciente en los últimos años, ya que resulta difícil y desagradable un desplazamiento a pie por el casco antiguo, y es imposible disfrutar de la visión de muchos de sus mejores monumentos a causa del tráfico. Valencia se visita de paso, con prisas, en autocar que aparca a pie de monumento. No es una ciudad que se disfruta tranquilamente, donde los turistas se puedan recrear en sus plazas y calles, y revitalizando con sus compras y gastos el comercio y los servicios.

La cuestión del aparcamiento

No vamos a descubrir nada nuevo: mientras una buena parte de los aparcamientos públicos del Centro Histórico y su entorno se encuentran infrautilizados, la calle se ha convertido en un inmenso aparcamiento al aire libre, generalmente caótico.

Varias son las causas de esta situación, pero podemos resumirlas diciendo que no existe política integral de aparcamiento. Se confía en la calle como espacio capaz de absorber las diferentes necesidades y tan solo se regula una parte del mismo, a través de las medidas de rotación, para garantizar una mayor eficiencia del espacio disponible.

Para empezar, hemos detectado una serie de lagunas en la estadística que nos impide conocer a fondo algunos datos esenciales: sería necesario averiguar cuántas plazas totales de aparcamiento existen actualmente en el área (entenderemos que hay que contemplar la zona estricta del Centro Histórico y su área de “respeto” como la califica el vigente Plan General). Y de ellas,



Fig.11. Valencia, Plaza del Ayuntamiento (Fotografía de los autores)

cuántas están situadas en la calzada y cuántas están situadas fuera de la misma. De estas últimas, sería necesario saber qué número de esas están situadas en suelo privado y cuántas en suelo público.

Existe una coincidencia generalizada en señalar el aparcamiento como una pieza clave para la gestión de la

movilidad y de hecho, ya funciona en algunas ciudades como un verdadero peaje urbano que permite incidir en el punto de equilibrio entre los desplazamientos en vehículo privado y los que se hacen por otros modos. En definitiva, una adecuada política de aparcamiento resulta inseparable de las estrategias para alcanzar una movilidad sostenible, tanto para la reducción de la movilidad motorizada, como para la liberación del espacio público para otras funciones.

Una correcta política del estacionamiento debería garantizar, tanto una justa disponibilidad de plazas para residentes, como para las gestiones de corta duración sin incrementar la movilidad en coche. Esto significa que la ciudad no puede convertirse en un inmenso garaje al aire libre, como ya apuntaba el avance del Plan General de Valencia en 1985²⁶.

La regulación integral del aparcamiento exige medidas de más amplio espectro, como la reducción del tráfico privado, desplazando una parte de los viajes por ese modo hacia el transporte colectivo, la bicicleta o el caminar; también es precisa una mayor disciplina y control para la disminución de la ilegalidad de estacionamiento. Por otra parte, la tarificación del estacionamiento en la calzada favorece la utilización de los garajes públicos y se acerca al coste social de utilización del espacio de la calle.

En definitiva, una vía de actuación sobre las políticas de estacionamiento requeriría, al menos, tener en cuenta los siguientes aspectos:

- un conocimiento exhaustivo de la situación actual
- una política tarifaria equitativa, aplicando criterios de internalización de los costes en función del precio del suelo.
- el establecimiento de criterios diferentes para los distintos usuarios del estacionamiento: residentes, visitantes de corta duración o estacionamiento de larga duración.
- la definitiva adopción de medidas de gestión integral del aparcamiento urbano, lo que significa, entre otras cuestiones, considerar la creación de una empresa pública municipal.

²⁶ Ayuntamiento de Valencia. Avance del PGOU, Memoria Justificativa, noviembre de 1985.

Oferta de plazas de aparcamiento fuera de la calzada en el Centro Histórico y entorno próximo

Fuente: Ayuntamiento de Valencia (* ND significa "no disponible")

	NOMBRE DEL APARCAMIENTO	SITUACIÓN	PLAZAS TOTALES
RELACIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS			
01	PLAZA DE LA REINA	Pl. de la Reina	348
02	BARÓN DE CARCER – S.AGUSTÍN – S.VICENTE	Barón de Cárcer – San Vicente	550
03	GLORIETA – PAZ	Pl. Tetuán	393
04	PORTA DE LA MAR - COLÓN	Av. Navarro Reverter	206
05	PARCENT	Pl. Ciudad de Brujas	428
06	MERCADO COLÓN	Cirilo Amorós	530
RELACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS DE USO PÚBLICO			
07	EL CORTE INGLÉS	Pintor Sorolla	ND*
08	PARKING LAURIA	Roger de Lauria	520
09	PARKING VINCCI – LYS	Martínez Cubells	293
10	PARKING AZA – RUZAFÁ	General San Martín	220
11	PARKING PLAZA	General San Martín	65
12	PARKING CIRILO AMORÓS 8	Cirilo Amorós	125
13	PARKING AZA – COLÓN	Colón	100
14	PARKING PIZARRO DOCE, S.A.	Pizarro	90
15	PARKING BURDEOS	Pizarro	60
16	PARKING COLÓN 60	Colón	175
17	PARKING DESTRO, S.A.	Isabel La Católica	280
18	PARKING CIRILO AMORÓS 62	Cirilo Amorós	200
19	PARKING GARAJE SALVATIERRA, S.L.	Conde Salvatierra	125
20	PARKING MEDITERRÁNEO	Cirilo Amorós	80
21	PARKING MARVÁ 5	Marvá	299

9. ANÁLISIS: A MODO DE CONCLUSIÓN

Todo lo expuesto hasta este momento se puede resumir diciendo que el Centro Histórico de Valencia, contrariamente a lo que algunos representantes municipales vienen exponiendo desde hace más de dos décadas, ofrece unas oportunidades de intervención extraordinariamente eficaces, que hasta este momento podemos decir que han estado inéditas.

Muchos de los aspectos que se tratan en otros capítulos del presente estudio están íntimamente ligados con el tema de la movilidad, auténtico nudo gordiano que habrá que resolver en algún momento.

Nuestro diagnóstico es muy claro: sin una apuesta decidida por recuperar el espacio público de nuestra ciudad, cualquier política urbanística de reforma interior o revitalización del Centro Histórico está condenada al fracaso, y los intentos de recuperación parcial de algunos barrios, o las actuaciones que puedan proponer colectivos importantes, como las agrupaciones de comerciantes, no dejarán de ser intervenciones aisladas, desconexas e insuficientes, como viene mostrando la experiencia de los últimos años: los recursos invertidos, algunos con resultados positivos, otros más discutibles, de recuperación de espacios en la Ciutat Vella, no han generado el impulso necesario para promover una dinámica que visualice una recuperación integral del Centro Histórico de nuestra ciudad.

Más bien al contrario, y como se han encargado de poner de manifiesto numerosas reuniones técnicas y autores sobre la materia, han supuesto un esfuerzo estéril y fragmentado que han dado como resultado, aquello que este estudio pondrá sin duda de relieve: que la recuperación del Centro Histórico de Valencia, su puesta en valor, su reconversión en una zona dinámica social y ambientalmente, es, hoy por hoy, una quimera.

Nos referimos a cuestiones básicas como son el impacto sobre las actividades económicas: el comercio, el turismo; sobre la calidad del medio ambiente urbano y sobre la eficiencia del transporte colectivo. Y todo ello, no lo olvidemos, cuando el Plan General de nuestra ciudad cumple veinte años, y entre sus objetivos primordiales estaba el de recuperar su Centro Histórico. Un objetivo, por cierto, del que apenas se ha hecho mención en los primeros documentos de la revisión iniciada en 2008.

El modelo vigente, que podemos señalar como “todo para el automóvil” está generando, de hecho, unos costes sociales, económicos y ambientales absolutamente insostenibles, con la particularidad de que éstos no están

siendo evaluados por la administración, ni mucho menos percibidos por la ciudadanía. De no ser así, y si exceptuamos algunos casos aislados –colectivos cívicos, asociaciones vecinales- las presiones ciudadanas habrían modificado las políticas públicas, absolutamente instaladas en una estrategia que consiste en confiar en el incremento de oferta de viario y en todo caso en la tecnología, para resolver el callejón sin salida que el modelo ofrece.

Porque ya no podemos atribuir, como se hacía años atrás, al incremento de la renta la mayor cantidad de desplazamientos motorizados. Hay otras circunstancias, como los cambios en la estructura territorial, en los modos de producción y de consumo, que explican el galopante incremento de la movilidad, y lo que resulta muy significativo, el incremento del tamaño de los desplazamientos. Frente a esta situación, las políticas públicas de oferta pueden calificarse de rotundo fracaso, de unas inversiones muy costosas que caen en un pozo sin fondo y que, en muchos casos, están hipotecando soluciones mucho más eficientes y mucho menos costosas.

Ya hemos señalado en la introducción de este informe sectorial sobre la movilidad y el espacio público que más que un recetario de medidas *ad hoc*, intentamos provocar una reflexión general sobre la importancia de los temas tratados. En consecuencia, la segunda parte de este trabajo intenta ofrecer un abanico coherente de propuestas para atajar de raíz las disfunciones que el modelo vigente está provocando en nuestro Centro Histórico. Se trata de una serie de medidas que van orientadas a proponer una estructura alternativa al modelo actual, que sin duda tiene repercusiones que van más allá del recinto que hemos adoptado como práctico.

Si el planeamiento urbano está en crisis en nuestra ciudad, uno de sus aspectos básicos, el modelo de movilidad, no ha sido más que sectorialmente abordado. Las políticas de infraestructuras, sectorializadas, fragmentadas y en muchas ocasiones descoordinadas, siguen siendo la única herramienta utilizada para prolongar la vigencia del modelo.

SEGUNDA PARTE: Propuestas para la mejora de la accesibilidad en el Centro Histórico de Valencia

Los problemas del tráfico, según Mr. Kent, son más fáciles de corregir de lo que se puede pensar, y no solo porque Nueva York tiene un sólido sistema de transporte público y un bajo porcentaje de propietarios de automóviles. "Es realmente muy simple", dijo. "Cuando se diseña para los coches y el tráfico, usted consigue más vehículos y más tráfico. Cuando se diseña para los lugares y las personas, se obtiene los lugares y personas. " (Project for Public Spaces)

10. UN NUEVO MODELO DE ACCESIBILIDAD

Llega el momento de la parte propositiva de este trabajo sobre movilidad y espacio público en el centro histórico de Valencia. Advertimos al lector que no se trata de un recetario, ni de un conjunto de propuestas elaboradas con todo detalle como para formular en plan de actuación. Seguramente contiene este apartado algunas imprecisiones, pero por ahora, y según nos consta, constituye el primer documento que se ha detenido en esta cuestión.

El repertorio de medidas que suelen aplicarse desde hace tiempo en numerosas ciudades europeas para conseguir centros históricos más habitables y sostenibles, es amplio y está ya muy probado. Normalmente incluye diversos tipos de actuaciones, y aquí señalaremos algunas de las más importantes, para, a continuación, tratar de aplicarlas a nuestro caso.

Una serie de medidas van destinadas a frenar o reducir la invasión motorizada, condición indispensable para introducir otro tipo de medidas, más llamémoslas constructivas, a fin de reacondicionar el espacio público, una vez liberado de la presión de dicha invasión.

Entre las primeras, citaremos la reducción de la entrada de vehículos a motor, creando áreas de acceso motorizado solamente permitido a determinados usuarios (residentes, carga y descarga, servicios...). Esto incluye la redistribución del espacio viario, reduciendo la parte dedicada al automóvil y aumentando la destinada a peatones y ciclistas.



Fig. 12. Valencia, calle de Serranos. (Fotografía de los autores)

Entre las segundas, por lo general van destinadas al establecimiento de itinerarios peatonales y ciclistas atractivos y seguros; a la mejora del transporte público, priorizando itinerarios, introduciendo nuevas tecnologías menos contaminantes, racionalizando la gestión del mismo, implantando la integración y unificación tarifaria completa. Y finalmente, dos asuntos capitales, el aparcamiento y la carga y descarga son objetivos prioritarios: evitando el exceso de oferta de plazas y distinguiendo entre residentes y visitantes para el aparcamiento y en el caso de la carga y

descarga, regulando el horario, reservando áreas en la calzada y facilitando la creación de sistemas de consigna y reparto a domicilio.

Estas experiencias, con diferentes matices, respondiendo a las características físicas y culturales de cada ciudad, están contrastadas con éxito desde hace muchos años, por más que continuamente se reacomodan y perfeccionan.

Veamos cómo se podría aplicar este elenco de medidas a nuestro caso.

Controlar el tráfico, mejorar la accesibilidad

Las limitaciones de acceso y los cambios de prioridades en la movilidad urbana deben apoyarse, fundamentalmente, en una serie de cambios en el diseño y en la gestión del viario y del aparcamiento. Las actuaciones en estas áreas son el principal instrumento para asegurar el éxito de las medidas de restricción del tráfico, siendo más disuasorias que coactivas o represoras.

Las actuaciones básicas se sitúan en el control y limitación de los accesos, el establecimiento de una jerarquía viaria, y la gestión del aparcamiento. Estas actuaciones permiten, progresivamente, la recuperación de la vía pública para otros usos y usuarios, y la mejora de la calidad ambiental urbana.

Con frecuencia las medidas de restricción de acceso son percibidas como prohibiciones o limitaciones. El lenguaje de los medios de comunicación contribuye en muchas ocasiones a generar esa sensación. Por el contrario, pocas veces se habla de reordenar el espacio público y su uso de la forma más conveniente para la ciudadanía, la vida urbana, el comercio. El exceso de tráfico actual está provocando graves impactos ambientales, que en muchos casos se han asumido como inevitables o consustanciales a la vida urbana.

Si bien en un plazo breve las medidas de limitación de acceso de automóviles tiene unos efectos inmediatamente visibles en la mejora de la misma circulación (ver el ejemplo de algunos “días sin coches”), los hábitos fuertemente arraigados, y la resistencia a los cambios que limitan la libertad de opción, pueden hacer impopulares estas actuaciones.

Sin embargo, conviene poner énfasis, a la hora de explicar las propuestas, que se trata precisamente de garantizar ciertos derechos sociales de uso individual, y de un rango sin duda superior al del derecho a conducir sin

limitaciones. Se trata del derecho a la salud (aire limpio, riesgo de accidentes...), al mayor interés (económico, ambiental...) de los modos y medios de menor impacto; de la mayor rentabilidad social de los usos más generales y “suaves”, frente a la ocupación del automóvil privado, dentro de todas las opciones de uso de la calle; del interés de la misma ciudad, desde el punto de vista de su atractivo y competitividad, en la reducción del tráfico; del derecho a la mejora de la accesibilidad general, que proporcionan las nuevas oportunidades para los desplazamientos (diferentes del modo automóvil privado).

Tiene que aparecer clara, a los responsables públicos, representantes de entidades cívicas y funcionarios relacionados con estas áreas, la necesidad de propiciar un cambio cultural progresivo hacia unas pautas de conducta beneficiosas para toda la población, garantizando y mejorando la accesibilidad general. Las diferentes medidas y actuaciones han de aplicarse de forma combinada y sistemática (no de forma aislada) para ser efectivas, simultaneando medidas de estímulo de ciertas conductas deseadas con otras de disuasión de conductas no deseadas. Se trata de un proceso a largo plazo, a lo largo del cual es imprescindible la realización de una eficaz campaña de información y educación cívica.

Es importante el ejemplo de los políticos y personas públicas, a la hora de establecer pautas de comportamiento generalizado: el ejemplo de otros países europeos, donde los responsables públicos tienen a gala desplazarse a pie o en transporte público, resultaría particularmente impactante en un país como el nuestro, donde tan extendida está la cultura del “coche oficial”.

11. NUEVA GESTIÓN DEL VIARIO

Una de las primeras acciones que se desprenden de lo anteriormente expuesto es la necesidad de reconsiderar las funciones y el diseño de los espacios públicos: las calles y las plazas, para recuperarlas y adecuarlas a las nuevas prioridades asignadas por la concepción de la ciudad y de la movilidad sostenibles. Las calles ya no pueden ser básicamente carreteras, con dedicación prioritaria al automóvil, dejando apenas las calles marginales o “inservibles” para los peatones.

El objetivo básico al plantearse la remodelación de la vía pública es el de la recuperación de la misma para todos los usos y usuarios, con establecimiento de claras prioridades y exclusiones de uso, según la capacidad de cada espacio. Para ello, resulta indispensable el diseño diferenciado según cada función.

Tipologías de calles diferenciadas

Como se ha señalado anteriormente, hay que evitar a toda costa que todas las calles mantengan exclusiva y prioritariamente la función de la circulación rodada y el aparcamiento. Para ello, el diseño debe proporcionar suficiente información para dejar claro para qué usos y para qué usuarios está destinada cada calle. Esta “información” se obtiene no solo por la señalización vertical, sino también por el tipo de pavimento, la existencia o no de aceras, o los dispositivos de todo tipo, como los destinados a impedir el aparcamiento.

El diseño del viario urbano de las ciudades europeas está cada vez más diferenciado en función de los valores históricos o ambientales de cada calle, así como de las funciones asignadas a cada una de ellas en los planes de movilidad.

Así, dependiendo tanto de su capacidad física y ambiental como de la función asignada y del tráfico permitido o deseado para cada calle, éstas pueden calificarse del modo que aparece a continuación.

CALIFICACION ELEMENTAL DE LA RED VIARIA

- >> Eje viario, de distribución del tráfico, con funciones generales a escala de ciudad o de gran área.
- >> Calles residenciales, reservadas a la circulación de los residentes y servicios, o a otros accesos autorizados (con destino a los centros comerciales o los aparcamientos públicos), con coexistencia de usuarios y velocidades del tráfico especialmente controladas. Su función es local o de barrio
- >> Calles de preferencia peatonal, sin diferenciación de aceras, donde solo se permite el tráfico de los residentes y autorizados, sometidos a la restricción adicional de la circulación “a paso de persona”.

Reorganizar la red viaria

Con los nuevos criterios y prioridades, la red viaria existente debe ser remodelada, de manera que su jerarquía y funciones se ajusten a un nuevo esquema de funcionamiento, donde se reconozca el derecho a la movilidad de todos los usuarios (peatones, ciclistas, usuarios del transporte público, y automovilistas autorizados), pero discriminando “positivamente” según la capacidad de la calle y la prioridad tanto a los usuarios más desprotegidos, como a los modos de desplazamiento ambientalmente de menor impacto.

Tendrían que señalarse distintas redes independientes para cada uno de los cuatro modos de desplazamiento antes mencionados, con los mismos criterios de capacidad suficiente, legibilidad clara de los itinerarios y los destinos, continuidad de diseño, preferencia de paso reglada, que se aplica actualmente de manera exclusiva a la circulación en automóvil. Evidentemente, como se señalará más adelante, esto implica solucionar los cruces e interferencias entre las distintas redes de manera que se proteja a los usuarios más vulnerables y se dé prioridad a los modos ambientalmente más deseables. Las vías elegidas para cada una de las diferentes redes serán diferenciadas o no, según la capacidad y el diseño del viario. Aunque el criterio general sería el uso compartido de la calle, no siempre es posible acoger todos los modos, especialmente en el estrecho viario de los cascos antiguos, y ello puede exigir la segregación de itinerarios.

Las calles designadas para soportar los itinerarios principales del tráfico motorizado autorizado, para la entrada y salida del Centro Histórico, deberían respetar y proteger a los otros usuarios. Aunque tendrían el diseño “clásico” diferenciando entre calzada de circulación y aceras para viandantes, deberían dar especial prioridad a disponer de unas aceras suficientes para el movimiento peatonal, dotadas de arbolado de sombra. Esta mejora sería factible al reducir los carriles actuales de circulación, redundantes al limitarse la entrada de vehículos y evitarse la indisciplina del aparcamiento (ejemplo: calle de la Paz, San Vicente, Russafa...). El aparcamiento en estas calles debería suprimirse igualmente, derivándolo al aparcamiento ya existente fuera de la calzada, que como hemos visto es muy numeroso. Además de ganar en su lugar en arbolado o carriles bici, pueden habilitarse espacios reservados para la carga y descarga, y al estacionamiento de muy corta duración (para recogida o llegada de personas y paquetería).

Un caso particular serían las calles reservadas al transporte público, donde toda la calzada sería una “plataforma reservada” para el mismo, sea autobús y

taxis o tranvía, y con un acceso muy estrictamente limitado a los vehículos autorizados.

Diseño a la carta

Las calles destinadas para encauzar la circulación a cada barrio (para acceder a los aparcamientos, domicilios y reparto comercial) deberían tener un diseño diferenciado, dependiendo de la capacidad de cada vía. Aunque se siga marcando la diferencia calzada-aceras, estas últimas deberían cumplir unas condiciones mínimas de anchura (para permitir la circulación o el cruce de tres personas), y el bordillo debería reducirse a la mínima expresión, para eliminar barreras arquitectónicas.

En la medida en que no quede espacio para el aparcamiento, ello puede obligar a un recurso temporal al uso de bolardos, para impedir la invasión de las aceras por automóviles estacionados. La dotación de árboles debería cuidarse, al menos en una de las aceras (la más expuesta al sol), y debe proveerse un cierto número de plazas de aparcamiento en la calzada, que podría reservarse a determinadas horas para la carga y descarga, y fuera de esas horas para los residentes.

Las calles más estrechas, o con mayor circulación peatonal, o de mayor valor patrimonial y cultural, serían de uso peatonal preferente, con calzada única, sin aceras. En realidad, hay que insistir en que todas las calles “peatonales” son de uso compartido entre peatones y vehículos, pero los vehículos deben ser exclusivamente los autorizados (residentes y servicios), y circular “a paso de persona”, respetando la preferencia peatonal. En estas calles no resulta conveniente la instalación de bolardos (aunque en una primera fase transitoria puede ser inevitable), y por lo tanto hay que reforzar la vigilancia y la retirada de vehículos estacionados en las mismas. Aunque en muchas de estas calles no cabría el arbolado de sombra, pueden instalarse árboles de tipo ornamental, así como arbustos y macetones (que pueden ayudar también a evitar la circulación y el aparcamiento no autorizados).

La “peatonalización” de calles no puede limitarse solo a las vías marginales, las que no tienen importancia para el tráfico, como parece que se está haciendo durante estos últimos años. Deben formarse verdaderos itinerarios de preferencia peatonal, siguiendo las rutas más usadas para acceder a equipamientos, áreas comerciales, rutas turísticas, etc., como corresponde a la importancia de los desplazamientos a pie en nuestra ciudad.

Por otro lado, conviene establecer criterios razonables para el diseño y la gestión de estas calles peatonales, a fin de evitar algunos abusos que se están dando: el descontrol de la carga y descarga, el aparcamiento ilegal (“es solo unos minutos”) la ocupación de elementos auxiliares para obras públicas y privadas y la sobreexplotación del espacio por terrazas y comercios que ocupan la calle.

Para ello, se trata de hacer respetar la normativa existente, estableciendo normas todavía más restrictivas, por la necesidad de respetar una anchura de aceras, como condición para la instalación de terrazas de establecimientos de hostelería. Transitoriamente, debería priorizarse la ocupación de calzada (a costa del aparcamiento), en lugar de las aceras.

12. LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Mejorar la calidad ambiental de las calles y su atractivo comercial

Ya hemos hecho referencia al estudio promovido en 2004 por la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia. Un trabajo que tenía por objetivo “potenciar los atractivos turísticos y la calidad de las condiciones



Fig.13 Una terraza en el barrio del Carmen, Valencia. (Fotografía de los autores)

ambientales, comerciales y paisajísticas de los principales puntos de afluencia de visitantes”, para lo cual, el trabajo trata, entre otras medidas, de “facilitar el acceso peatonal por el centro, dotándose de suficientes plazas de aparcamiento próximas, a las distintas zonas monumentales, eliminando al máximo de la estética de los paseos

turísticos el impacto visual de los coches aparcados”.

Aunque podemos discrepar de algunos de los planteamientos expuestos en dicho trabajo, al que hemos tenido acceso, consideramos muy positivo el

hecho de que, desde la organización gremial se apueste por abordar la revitalización del comercio tradicional desde una óptica urbanística, admitiendo de forma palmaria que las condiciones actuales del Centro Histórico, y en particular la invasión motorizada y el desigual reparto del espacio público entre peatones y automóviles, constituyen un obstáculo para la revitalización del comercio y el turismo en dicha área.

Aunque el trabajo no abarca la totalidad del Centro Histórico –quedan fuera zonas del Carmen, Velluters y Seu-Xerea- las medidas propuestas, si bien podríamos considerarlas como un tanto tímidas, suponen, como ya hemos dicho, un avance respecto de la dinámica comercial de los últimos años frente a cualquier intento similar. Como muestra, citaremos las propuestas de ensanchamiento de aceras en el área que el estudio señala como “Barcas-Colón”, la necesidad de regularizar el trazado de la calle de San Vicente, prolongando la tipología del tramo inicial (Plaza de la Reina- Plaza del Ayuntamiento) hasta la plaza de San Agustín, o bien la solicitud (apuntada ya por nosotros en 1998) de convertir la Avenida del Oeste en una calle de doble sentido de circulación²⁷, a fin de reducir la carga de tráfico actual por el eje María Cristina- Mercado- Bolsería.

No es objeto, obviamente, del presente trabajo analizar en profundidad el estudio citado. Solo nos queda realizar un último apunte al respecto: la necesidad de contar con este importante colectivo para cualquier plan de reforma interior del área afectada.

Continuando con nuestro trabajo, queremos señalar que las medidas descritas anteriormente permitirían liberar muchas calles de un tráfico excesivo o un aparcamiento improductivo, y harían posible una mejora general muy significativa. La desaparición de vehículos, ruidos y obstáculos permitirían una estancia relajada, ser punto de encuentro y relación, y prestar más atención al atractivo de los escaparates y locales comerciales.

El ensanchamiento de aceras permitiría la plantación de árboles de sombra, como los que persisten en numerosas calles del ensanche de principios de siglo, y que lamentablemente están siendo sustituidos por naranjos bordes. Los árboles de gran copa y hoja caduca regulan muy eficazmente la temperatura de la calle a lo largo del año, y en particular crean un microclima más suave en verano, bajando la temperatura ambiente en la calle y reduciendo también las necesidades de refrigeración en las plantas bajas comerciales, al tiempo que purifican el aire.

²⁷ Ver referencia al final, en Bibliografía.

En lugar del llamado “mobiliario urbano” actual, cuya única función es el soporte publicitario, las calles y plazas recuperadas deben contener lugares de estancia y de juego, pérgolas atractivas, jardines y monumentos, con funciones ambientales y de descanso, tanto como monumentales.

Las plazas y espacios abiertos

El Centro Histórico de Valencia contenía antiguamente gran cantidad de pequeñas plazas, punto de estancia y actividad social en un tejido urbano muy densificado. Algunas de estas plazas fueron eliminadas en sucesivas actuaciones de creación de nuevo viario, a lo largo del siglo XX, mientras que otras eran convertidas en aparcamientos, función prioritaria de la mayoría de



Fig. 14. Valencia: cuando la actual plaza del Ayuntamiento era un pequeño parque.

las plazas públicas, en la actualidad.

Resulta imprescindible recuperar las plazas como zonas verdes y de estancia, liberarlas del aparcamiento, aumentar el arbolado y la vegetación, y convertirlas en lugares agradables, espacios privilegiados de encuentro y

descanso. La imagen de las plazas de las ciudades europeas aparece con una

dedicación preferente a los jardines y terrazas de bares y restaurantes, libres de la presencia de los automóviles.

La apuesta por la recuperación de calles y plazas como espacio lúdico ha de ser compatible con el descanso, haciendo respetar los horarios nocturnos y los niveles de ruido, a fin no perjudicar a los residentes.

13. UNA NUEVA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Los cascos antiguos han sido, y siguen siendo, el espacio preferente de la movilidad peatonal, ya que crecieron y funcionaron siempre a dicha escala. En las últimas décadas, sin embargo, la especialización en actividades terciarias, y el vaciamiento de población de las áreas centrales (desplazada a la periferia, y de forma creciente a poblaciones de las sucesivas coronas del área metropolitana), han trasladado el foco de atención a los desplazamientos desde la periferia al centro, que en la mayoría de los casos exige un viaje en un medio motorizado, público o privado.

Este enfoque preferente ha provocado algunos errores graves de concepto, tanto entre los gestores de nuestra movilidad como en los políticos responsables de la ciudad, de los cuales destacaríamos: la aceptación



Fig.15. Berlín. Bebel Platz

indiscriminada del “derecho a la movilidad”, entendida como el derecho de acceder al centro en coche; políticas centradas en facilitar o favorecer dicho derecho, mediante la construcción de infraestructuras viarias, la ampliación del aparcamiento o la permisividad del aparcamiento irregular; el descuido o cierre del transporte público

(recordemos los tranvías...); un diseño del viario que penaliza al peatón; la negativa a aceptar el potencial de la bicicleta para los desplazamientos medios.

Es en el conjunto de estos factores donde hay que intervenir, de forma coordinada, para llegar a un modelo de movilidad urbana más homologable con el de nuestro entorno cultural (la Europa que apuesta por la sostenibilidad). El objetivo sería mejorar la accesibilidad al centro, pero favoreciendo los modos de menor impacto (a pie, en bici, en transporte público), reduciendo drásticamente la entrada en automóvil (que quedaría en un lugar subordinado, para casos excepcionales). Y contemplar la movilidad interior del centro (residentes y visitantes) como fundamentalmente peatonal y ciclista, disuadiendo por tanto los desplazamientos interiores en automóvil, y

definiendo un sistema especial de transporte público adaptado al viario del Centro Histórico.

14. REORDENACIÓN DEL TRÁFICO

Reducir la entrada de vehículos privados

Para reducir la presión del tráfico sobre el Centro Histórico, la primera actuación imprescindible es la reordenación de la circulación, de manera que se desincentive la entrada de vehículos al área central de la ciudad, y en particular se evite la travesía por las calles del centro. Para ello se propone a continuación un conjunto de medidas, que se apuntan solo sucintamente.

Hay que destacar el hecho de que este tipo de medidas, si bien son percibidas como una restricción o “prohibición” por determinados usuarios, en realidad suponen una enorme liberación para el conjunto de la ciudad. Hemos insistido en varias ocasiones en señalar que la reducción de la presión motorizada sobre áreas urbanas frágiles –y ése es nuestro caso- supone una condición necesaria, aunque no suficiente, para su revitalización y el realce de su atractivo de vida y comercial.

Redimensionamiento de los accesos

Como primera medida, habría que paralizar las costosas inversiones en infraestructuras destinadas a atraer más tráfico hacia el centro, solicitadas por el Ayuntamiento de Valencia y previstas por las diferentes Administraciones, autonómica y estatal: túneles, vías de gran capacidad, ensanchamiento de puentes... La capacidad inversora así liberada debería destinarse a priorizar y mejorar el transporte público, para hacerlo más competitivo y atractivo, y para que pueda absorber los viajeros desplazados desde el modo privado.

Debe reducirse la actual capacidad de las calles de acceso al centro, disminuyendo el número de calles de penetración, invirtiendo el sentido de circulación, reservándolas para residentes, o convirtiéndolas en ejes reservados para el transporte público o los usuarios no motorizados. En las calles más anchas que se mantengan como accesos para el tráfico, debe reducirse la anchura de calzada, ampliando el espacio peatonal, por ejemplo en calles como San Vicente o de la Paz.

Algunos de los puentes históricos (Serranos, San José, de la Trinidad) deberían cerrarse al tráfico privado, ya que se han construido en los últimos años otros puentes de gran capacidad en sus proximidades. Los puentes así liberados del tráfico podrían incluirse en itinerarios peatonales y ciclistas preferentes, dotando a los mismos de un gran atractivo.



Fig. 16. Calle Marqués de Sotelo, Valencia. Figuración de la propuesta de remodelación formulada desde el proyecto "Vía Verde"

Evitar las travesías por el centro

Ya hemos visto que algunas calles del Centro Histórico son utilizadas actualmente por gran cantidad de automovilistas para cruzar de un lado a otro del mismo centro, y muchas veces con un destino diferente al mismo. La reorganización del viario debe evitar los itinerarios "de travesía", haciendo que los accesos desde la ronda interior sirvan solo a una zona, con entrada y salida contiguas.

El sistema más adecuado para controlar estos itinerarios está muy claro: se trata de interrumpir la continuidad mediante cambios de sentido y direcciones prohibidas, con reserva de paso para el transporte público. Esto ya fue ensayado hace tiempo en la ciudad, aunque la falta de disciplina circulatoria (y de firmeza en su exigencia) hizo que las primeras medidas adoptadas acabaran siendo anuladas, como en el caso de la limitación del

tramo inicial de San Vicente para el transporte público, anteriormente comentado.

ITINERARIOS DE TRÁFICO DE PASO ACTUALES A ELIMINAR

- > El eje Paz-San Vicente-María Cristina-Barón de Cárcer, que afecta al área del Mercado y de la Lonja, con un ramal hacia Poeta Querol-Barcas, y otro hacia la Plaza del Ayuntamiento. Esta propuesta, y en especial el impacto actual, injustificable a todas luces, sobre la Plaza del Mercado, debería ponerse en servicio, al menos, cuando concluyan las obras de la estación del metro en Mercado.
- > El eje Serranos-Caballeros-Quart, incluida la salida hacia la plaza de la Reina.
- > El eje plaza de San Agustín-San Vicente-Periodista Azzati-Plaza del Ayuntamiento-Lauria, con diversas derivaciones.
- > La entrada por Russafa-Xàtiva-Marqués de Sotelo hacia Plaza del Ayuntamiento y de ahí a Lauria y Barcas.
- > La salida hacia Alicante desde Colón, por la calle de Alicante.

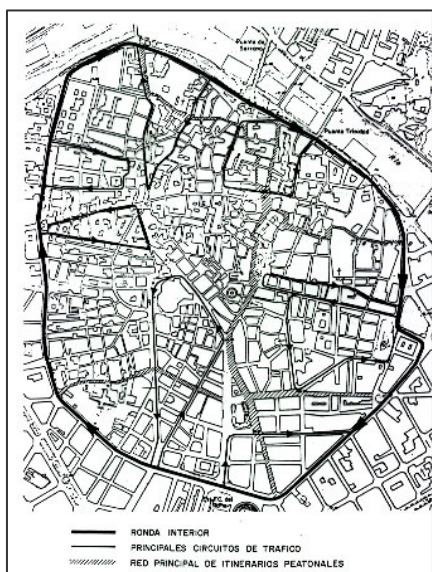


Fig. 17 Los “bucles” una manera de evitar la travesía. (Esta propuesta fue presentada en su día por el ayuntamiento de Valencia, pero nunca ensayada)

Como alternativa para la ordenación del acceso motorizado se plantea la creación de “bucles” para permitir la entrada y la salida a las diferentes zonas y barrios desde la ronda interior, sin continuidad hacia otros barrios del Centro Histórico. Esta actuación obliga a recuperar como tal la función de la citada ronda interior, es decir, el circuito formado por las calles de Colón, Xàtiva, Guillem de Castro, Blanquerías Pintor López y plaza de Tetuán.

Los ejes viarios principales de entrada de tráfico deberían reducirse, como se ha señalado anteriormente, tanto en cantidad como en capacidad. Dichos ejes, básicamente filtrarían el tráfico de acceso al centro entre las grandes vías y la ronda interior, desde donde se diferenciaría aún más el viario previsto para acceder a las diferentes zonas, cuya tipología y funciones se comentará más adelante.

Acceso a las áreas residenciales

Una serie de barrios del Centro Histórico y de la zona de transición antes delimitada tienen un carácter fundamentalmente residencial, con poca generación de viajes, aunque la proximidad a las zonas institucionales y de negocios las convierte en aparcamiento privilegiado para visitantes, en las horas de actividad, y en ocasiones también en las de ocio nocturno. Este acceso de visitantes colapsa el viario existente, a pesar de estar dedicado fundamentalmente al automóvil (circulación y aparcamiento), debido a su amplitud reducida.

Se propone como alternativa diferenciar las calles de acceso a las distintas zonas, de manera que se segreguen los ejes viarios que llevan a las áreas comercial, de negocios e institucional del centro por una parte, de las que permiten el acceso a los domicilios y establecimientos de los barrios mencionados. De esta manera, el viario de acceso a estas últimas zonas estaría reservado a los residentes y servicios, así como también lo estaría el aparcamiento (ver más adelante). Para ello, habría que reordenar el tráfico, suprimiendo la travesía por esas zonas, y efectuando la entrada y salida mediante bucles por calles contiguas.

Acceso a las zonas comerciales

No hay dudas sobre el interés que representa el mantenimiento de la actividad comercial, tan variada, del Centro Histórico y aledaños, en un ajustado equilibrio con su carácter residencial, evitando la excesiva terciarización de dicha zona central.

La posibilidad de acceso en automóvil y de aparcamiento para los compradores y visitantes suele asociarse a la competitividad de estas áreas comerciales, en relación con los grandes centros comerciales de la periferia o del área metropolitana. Aunque este tema puede ser discutible, conviene mantener una capacidad de acceso motorizado que pueda ser percibida como suficiente, aunque con las restricciones anteriormente señaladas, es decir, limitado al aparcamiento actualmente existente, y progresivamente sustituido de manera natural por el transporte público y los desplazamientos no motorizados.

Para evitar la sobrecarga de tráfico y aparcamiento sobre las calles comerciales y las zonas próximas, se propone segregar unos ejes de circulación que proporcionen acceso directamente a los aparcamientos públicos actualmente existentes, pero reduciendo la accesibilidad del tráfico a

las calles próximas, así como los itinerarios de acceso a través del Centro Histórico.

Para ello, se plantea el acceso a estas áreas comerciales directamente desde la ronda interior, por el itinerario más corto. Así, a la zona del Mercado Central-Avenida Barón de Cárcer podría accederse de manera directa a través de la misma avenida, transformada en doble sentido, dirigiendo el tráfico a los aparcamientos situados sobre la misma, con una rotonda final en la Plaza de Brujas, con la posibilidad de giro para el transporte público.

La calle de La Paz debería dar acceso exclusivamente al aparcamiento situado en la Plaza de la Reina, sin continuidad hacia poeta Querol, María Cristina o Plaza del Ayuntamiento. En cuanto a la zona de Barcas-Lauria-Colón deberían suprimirse los largos itinerarios o “carriles de acceso”, dirigiendo el tráfico exclusivamente desde la ronda interior, por los caminos más cortos de entrada y salida a los aparcamientos existentes.

En cuanto a la zona institucional de Plaza de Manises-Cortes Valencianas, habría que reducir al máximo la entrada de coches oficiales, y eliminar el actual tráfico indiscriminado de entrada.

Recuperar la Ronda interior

La ronda interior debe volver a ser la principal vía de distribución del tráfico de acceso al Centro Histórico. Una vez delimitada la zona de tráfico



Fig.18. Nantes, Francia. La Cour des cinquante otages. Un magnífico ejemplo de eje urbano apto para todos los modos de desplazamiento.

restringido, el diseño actual de dicha ronda ha de ser reconsiderado. Para ello, hay que liberarla de la función de vía rápida que cumple en la actualidad, con un excesivo número de carriles de circulación en un solo sentido.

Asimismo, el reparto de los tiempos semafóricos favorece altas velocidades de circulación. Por estas razones y otras expuestas anteriormente, esta

ronda es hoy una vía preferente de paso o travesía. En particular, es la vía utilizada desde gran parte de la ciudad para dirigirse hacia la salida de Alicante por la estación ferroviaria.

El nuevo diseño de dicha ronda o anillo interior permitiría realizar un proyecto de alta cualificación urbana, dado el espacio que atraviesa, con características que permiten la creación de un eje cívico de gran atractivo. Recordemos que además de la zona comercial (Colón), la ronda enlaza la Estación del Norte con el acceso a la plaza del Ayuntamiento, sigue por el eje de los museos (MUVIM, La Beneficencia, IVAM), la zona residencial de Guillem de Castro y conecta con la margen derecha del Jardín del Turia (hoy la ronda constituye aquí una barrera agresiva entre los residentes del centro histórico y el citado jardín). Finalmente, siguiendo el sentido descrito, llega a la Plaza de Tetuán (Centro Cultural Bancaja) y al pequeño jardín de la Glorieta para enlazar finalmente con la calle comercial de Colón.

El nuevo diseño permitiría restablecer el doble sentido de circulación, para favorecer la circulación tangencial en ambos sentidos, aunque controlando y limitando los giros a la izquierda. Estos giros se reservarían a los limitados itinerarios de acceso previstos para los distintos barrios y zonas autorizadas, y podrían ser regulados con pequeñas rotondas.

En este contexto, resultaría interesante potenciar el transporte público de bajo impacto en ambos sentidos. No resulta descartable incluso la reposición del tranvía de circunvalación, que podría ser utilizado parcialmente también por otras líneas de tranvía que pudieran establecerse desde los barrios extremos.

15. UN ÁREA DE ACCESO RESTRINGIDO

Insistimos en que resulta urgente reducir la entrada de vehículos a motor al Centro Histórico de Valencia. Para ello, hay que limitar el acceso en automóvil a favor de quienes realmente lo necesiten: los residentes, las actividades de carga y descarga, los servicios públicos y sanitarios. Es también necesario permitir los desplazamientos ocasionados por la actividad comercial, siempre que se establezcan las adecuadas medidas precautorias, a fin de prevenir un acceso generalizado y abusivo como ocurre actualmente.

Para “segregar” los usuarios autorizados, conviene distinguir entre sus diferentes razones de viaje, sus diferentes oportunidades de usar modos de transporte alternativos y las diferentes zonas del Centro Histórico donde se dirigen, a la hora de garantizar o no derechos de acceso. Se trata, en definitiva, de una restricción que pretende mejorar la calidad ambiental del centro urbano en beneficio de la comunidad, manteniendo sus actividades y oportunidades económicas.

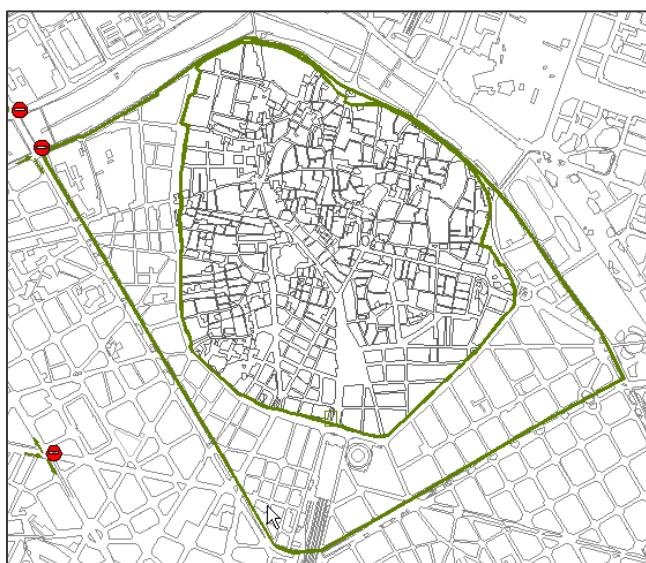


Fig. 19. Propuesta de delimitación de la zona de tráfico restringido (Elaboración propia)

Delimitar la zona de acceso restringido

Para prevenir el tráfico de acceso al centro, es necesario delimitar claramente un área que los ciudadanos perciban como “de acceso restringido en coche”, de manera que al programar un desplazamiento a dicha área se tienda progresivamente a descartar el uso del automóvil privado (debido a las crecientes dificultades de acceso y aparcamiento), planteándose en su lugar otras formas de acceso al mismo (que, por contra, aparecerán como más atractivas que en la actualidad).

En el caso del Centro Histórico de Valencia, nuestra propuesta consiste en establecer una zona de tráfico restringido que desborda parcialmente dicha área, debido a la necesidad de contar con una zona de protección o transición. Se plantea como más adecuada el área interior delimitada por las Grandes

Vías y la marginal derecha del viejo cauce del Turia. En definitiva, se trata de la misma zona donde ya se restringe el tráfico en la actualidad, pero solo en la semana de Fallas, durante unos días previos a la fiesta de San José. Es decir, además del Centro Histórico propiamente dicho, se incluye el ámbito entre la almendra interior y los dos ejes del ensanche. Esta zona de transición entre el Centro Histórico y el resto de la ciudad, está en general muy relacionada funcionalmente con el Centro Histórico estricto (el comprendido dentro de la ronda interior).

Por una parte, la principal área comercial de la ciudad se extiende a ambos lados de la calle de Colón, que no es por tanto su límite sino su eje. Por otra parte, los accesos al Centro Histórico se efectúan a través de las calles trazadas entre las Grandes Vías y la ronda interior, por lo que resulta más factible y conveniente convertirlas en el principal “filtro” de acceso, so pena de sobrecargar excesivamente la misma ronda interior.

Hay que destacar, sin embargo, la heterogeneidad del área propuesta, que obliga a diferenciar entre diferentes subzonas, para atender a las variadas situaciones y necesidades de accesibilidad que se plantean. Existen barrios fundamentalmente residenciales, mientras que otros tienen características de zonas comerciales y de negocios. El peso de las actividades institucionales (que atraen multitudes de trabajadores y de visitantes para realizar gestiones) es importante en algunas zonas, superpuestas en ocasiones al área monumental que atrae preferentemente a los turistas. Las actividades representativas, lúdicas, festivas o de tipo religioso, caracterizan y condicionan otras zonas y afectan también a su demanda de movilidad.

El alcance limitado de este trabajo impide descender a detalles más concretos sobre el establecimiento de dichas subzonas.

Sistemas de control de acceso

Si se decide la restricción del acceso, deben acompañarse de una serie de medidas que contribuyan a su aceptación y cumplimiento. No puede fiarse solo a la colocación de unas placas informativas, dada la indisciplina y la impunidad actual del tráfico urbano. El reforzamiento de dicha señalización con la presencia de policías locales es esencial en una etapa inicial, pero suele decaer con el paso del tiempo, y en cualquier caso no puede asegurarse de manera permanente. Entre las posibles medidas de control (aplicadas ya en numerosas ciudades) hay que destacar:

- El rediseño y redistribución del viario, que en la actualidad favorece el acceso al centro, debe en el futuro reducir las calles destinadas al tráfico, disuadir de la entrada al centro, y dirigir el tráfico autorizado directamente a su destino (los aparcamientos públicos o de centros comerciales), eliminando otros posibles itinerarios.
- La gestión del aparcamiento, controlando la oferta existente, de manera que no constituya un aliciente para la entrada. Supone ir eliminando el aparcamiento irregular o ilegal, limitar las plazas libres disponibles en la vía pública, y establecer preferencia en las mismas a favor de los residentes y de las actividades imprescindibles para el mantenimiento de la vida económica.
- La creación de “puertas” de entrada, que filtren el flujo del tráfico, dando paso solo a los vehículos autorizados. Estas puertas pueden ser controles policiales, o sistemas automáticos como los bolardos hidráulicos accionables por tarjeta o mando a distancia.
- El establecimiento de peajes urbanos, que impongan una tasa por entrar al centro urbano, disuadiendo de esta manera a un buen porcentaje de automovilistas.

En nuestro caso proponemos actuaciones del primer, segundo y tercer tipos, es decir, rediseño del viario, gestión del aparcamiento y señalización de las “puertas”, con indicación clara de las autorizaciones. No se descarta la posibilidad de establecer controles mediante barreras físicas (como los que, en la actualidad, se vienen produciendo durante los días de Fallas y en ocasiones o eventos excepcionales), presencia puntual de policía local, o bolardos hidráulicos (para controlar el acceso de residentes a zonas concretas). No parece adecuado, sin embargo, el establecimiento de peajes urbanos para entrar al área central de Valencia.

Períodos de restricción de entrada

Las medidas de restricción de acceso pueden ser permanentes y generales, o bien por franjas horarias variables. Asimismo, se pueden extender a toda la semana o estar limitadas a determinados períodos (días de trabajo o festivos).

El establecimiento de estas medidas puede ser gradual y diferenciado por barrios, procurando en este caso que el acceso a los mismos esté claramente separado del acceso a otros barrios.

La limitación más sencilla y efectiva consistiría en el corte del acceso en coche a toda el área central entre las 7 a 10 de la mañana, mediante señalización y controles de la policía local, manteniendo el acceso para los vehículos de



Fig. 20. Restricción de acceso rodado al Foro en la ciudad romana. Pompeia. (Fotografía de los autores)

servicio público y suministros comerciales, así como para el transporte público (incluyendo taxis). De esta manera, se evitaría que los funcionarios y empleados que trabajan en el centro accedan en coche y aparcuen su vehículo durante toda la jornada laboral (casi siempre de manera irregular). Mientras que abriendo el paso a partir de las 10 de la mañana, se permitiría el acceso a los compradores y personas que acuden a realizar gestiones, cuando todos los comercios y establecimientos están ya abiertos, aunque siempre condicionado a la utilización de los aparcamientos autorizados. En una segunda fase, a medida que se fueran modificando los hábitos de desplazamiento, y mejorado las alternativas de acceso, podría plantearse la extensión de la limitación a toda la mañana, manteniendo la entrada de vehículos para carga y descarga.

En algunas zonas o barrios residenciales puede limitarse la entrada durante todo el día, con la excepción siempre de los vehículos autorizados. De la misma manera puede cortarse o limitarse el acceso por la noche a algunas zonas de ocio saturadas, como ya se hace ocasionalmente en la actualidad, para evitar la acumulación de estacionamiento y aparcamiento irregular, con las consiguientes molestias al vecindario.

El acceso restringido podría establecerse así durante todo el día o bien por franjas horarias, según las características de las diferentes zonas. Hay que aclarar, una vez más, para evitar malentendidos, que el acceso debería estar garantizado en todo caso para residentes, servicios, carga y descarga (en horario autorizado) y para el transporte público, incluyendo los taxis.

En síntesis, para el caso del Centro Histórico de Valencia, nos decantamos por establecer limitaciones de acceso diferenciadas en barrios residenciales, y para prevenir acumulación de un tráfico nocturno molesto, mientras que no parece viable de entrada la opción de cierre general durante todo el día o toda la mañana, debido a la existencia de calles y barrios comerciales, con gran oferta de plazas de aparcamiento fuera de la calzada. Finalmente, el cierre controlado en las horas de entrada al trabajo podría ser una actuación adecuada, aunque excepcional o transitoria, mientras se llevan a cabo las actuaciones definitivas, es decir, la remodelación del viario, la gestión del aparcamiento, la creación de oportunidades de desplazamiento más adecuadas y atractivas, y la progresiva mentalización de los usuarios.

16. LA MODERACIÓN DEL TRÁFICO

Menos cantidad, menor velocidad

Para mantener la “coexistencia” de usuarios tan diferentes como automovilistas, transporte colectivo, ciclistas y peatones, así como proteger a estos dos últimos grupos (y en particular a los colectivos más vulnerables, como niños, personas mayores e impedidos), se hace imprescindible una política clara destinada a “calmar” o “moderar” el tráfico (no solo en el Centro Histórico). Se trata de actuar fundamentalmente sobre el control de las velocidades de circulación, así como sobre las conductas indisciplinadas o irresponsables. Estas actuaciones descansan fundamentalmente sobre el establecimiento de normas y señalizaciones claras, así como de la vigilancia y sistema eficaz de sanciones, pero también deben reforzarse mediante medidas de diseño viario.

Es preciso vigilar y hacer cumplir las limitaciones de velocidad. Parece olvidarse, tanto por los automovilistas como por los diseñadores del viario y los responsables de los semáforos, que el límite máximo en áreas urbanas está en los 50 km/h. Hay que evitar que el usuario perciba la regulación semafórica como un estímulo para incrementar la velocidad y evitar perder el tiempo de apertura de la vía en verde, lo que lleva con frecuencia a saltarse semáforos en rojo, causa de una buena parte de los más graves accidentes en zona urbana.

Esta cifra reglamentaria de 50 km/h no garantiza, por excesiva, las condiciones ambientales necesarias en muchas calles residenciales, por lo que habría que ir al establecimiento progresivo de las denominadas “zonas 30” (velocidad máxima 30 km/h), como ya se ha hecho en algunas ciudades europeas. En las calles de preferencia peatonal, como se ha señalado anteriormente, el verdadero límite es el “paso de persona”.

Diseño para calmar el tráfico

El cambio de diseño del viario que se ha propuesto anteriormente debería producir una reducción de la congestión, y una mayor fluidez del tráfico. Aunque se reduzcan las facilidades de entrada (menos calles y carriles de acceso al Centro Histórico), el conjunto de medidas debería producir un gran descenso de la demanda de desplazamientos en automóvil, y por tanto una mejora de las condiciones en que discurrirá el tráfico restante.

Paradójicamente, esto puede provocar nuevos problemas de seguridad vial, si esta mejora de la circulación se traduce en mayores velocidades. Es imprescindible, por tanto, recurrir a otras medidas de diseño viario que ayuden a controlar las velocidades. Estas medidas, ya muy probadas en toda Europa y en Estados Unidos, consisten en diversos sistemas de restricción de giros, en estrechamientos del viario (especialmente en los pasos de peatones), en cambios de los materiales del pavimento, en variaciones en el relieve del mismo, y la elevación de los pasos de peatones al nivel de las aceras, que complementan la señalización vertical, de manera que transmiten un mensaje claro a los conductores: están en zona de tráfico calmado, e incluso en zona de preferencia peatonal.

Los pasos de peatones sobreelevados son un sistema de control de velocidades y de protección de los peatones suficientemente probados, basados en la construcción de rampas y plataformas diseñadas de manera que no molestan a los automovilistas que circulan a la velocidad autorizada, pero resultan incómodos a los que circulan a velocidad superior. Las características de diseño adecuadas a cada limitación de velocidad (30-50) están incorporadas a los manuales de diseño del viario urbano o de moderación del tráfico de muchos países europeos, así como de Estados Unidos. En España se están empezando a regular apenas recientemente, definiéndose unas normas de diseño por parte de ciertas administraciones autonómicas y ministeriales. Este vacío normativo ha provocado que mientras tanto se haya recurrido a la improvisación por parte de técnicos locales y encargados de obras, con lo que los diseños existentes no siempre cumplen los parámetros adecuados, y resultan molestos a cualquier velocidad (y por lo tanto impopulares). En el Centro Histórico de la ciudad de Valencia apenas existen algunos pasos sobreelevados, correspondientes a ciertas actuaciones de la Generalitat.²⁸

Los bolardos o pivotes, fijos o abatibles, tienen como finalidad evitar la penetración de vehículos o el aparcamiento, en zonas no autorizadas (aceras o plazas). Con ser relativamente eficaces (aunque con frecuencia son objeto de destrucción), tienen los inconvenientes de afectar principalmente al espacio peatonal, donde están construidos, y suponer un riesgo adicional, tanto de accidentes leves como de agravamiento de accidentes graves, en particular para los peatones. Su uso debería ser prudente, estableciéndose allí donde no

28 Valencia es quizás la única ciudad del mundo que en estos momentos rechaza, por principio, la instalación de estos pasos sobreelevados, basándose en el informe contrario emitido por un catedrático de la Universidad de Valencia. La Generalitat y la Diputación de Valencia, por el contrario, sí que instalan estos dispositivos en las redes viarias de las que son titulares, al igual que lo están haciendo progresivamente la mayoría de Ayuntamientos del área metropolitana.

haya otras alternativas de control, y retirándose a medida que se vayan habituando los conductores a las medidas restrictivas.

Los bolardos hidráulicos, por su parte, permitirían el cierre de zonas especialmente sensibles, dando acceso solo a los vehículos autorizados (como los residentes, servicios y taxis), e incluso permitiendo diversos horarios de apertura a lo largo del día.

17. LA GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

Aplicar una cierta política restrictiva del aparcamiento es uno de los mejores instrumentos disponibles para incentivar el cambio de hábitos en los usuarios, es decir, para disminuir el uso del coche privado. De manera general, al rediseñar las calles, ampliando el espacio peatonal, se reducirá la capacidad de aparcamiento en la calzada, pero esta reducción no debe verse como un inconveniente, sino como una mejora de la calidad ambiental y de vida.

El espacio viario del centro es demasiado valioso para desperdiciarlo permitiendo el libre aparcamiento. Baste comparar, en términos puramente económicos, el precio del suelo público para uso comercial con el que pagan los vehículos para aparcar en la calle, por no citar el coste del aparcamiento privado. Estos desajustes no tienen ningún sentido. Sin embargo, muchos comerciantes son los primeros que defienden la idea de una disponibilidad ilimitada y gratuita (o barata) de plazas de aparcamiento para sus clientes.

En cualquier caso, a la hora de analizar las necesidades de aparcamiento y las posibles políticas a aplicar, conviene distinguir entre las necesidades de los residentes y los visitantes.

Aparcamientos para residentes

Una gran parte de los residentes en el Centro Histórico no dispone de automóvil, por razones de edad, poder adquisitivo, o simplemente de opción de vida. Esta zona, no hay que olvidarlo, proporciona unas enormes oportunidades de acceso a pie a gran cantidad de equipamientos y servicios, dada la densidad de actividades de esta zona. Muchos de los residentes tienen también su puesto de trabajo a distancias muy próximas a sus domicilios, o fácilmente comunicados por transporte público, la mayoría de cuyas líneas

pasa por las calles del centro o sus proximidades. Por estas razones, incluso muchos residentes que disponen de automóvil no tienen necesidad de moverlo a diario.

El espacio de aparcamiento existente en la vía pública debería reservarse para los residentes, para la carga y descarga, y en todo caso para estacionamientos de corta duración para gestiones rápidas de visitantes. En cualquiera de los casos, el problema del aparcamiento para los residentes no puede solucionarse a pie de vivienda, debido a la estrechez de las calles, y la escasez de aparcamiento en la calzada (que previsiblemente se reducirá aún más, a medida que se mejore la calidad ambiental de las calles) pero puede asegurarse, en cambio, en sus proximidades. En la actualidad se han ejecutado algunos aparcamientos para residentes, que podrían ser ampliadas en nuevos aparcamientos subterráneos y en altura, aunque no necesariamente en el espacio interior de la ronda, sino parcialmente en la zona de transición entre la misma y las grandes vías, o incluso al otro lado del río.

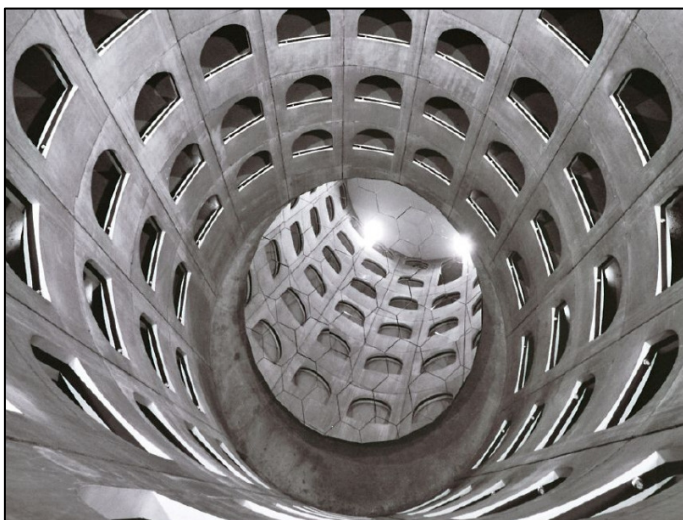


Fig.21. Lyon, Francia. Aparcamiento de Les Celestins.

Sería conveniente facilitar el acceso de la población residente en el Centro Histórico a los aparcamientos ya existentes en la actualidad, construidos para visitantes. Un cierto porcentaje de las plazas actuales debería reservarse para los residentes, a un precio razonable (compra, abono o alquiler). Así, si se

amplía como está previsto el aparcamiento de Oeste-Parcent, junto al Mercado Central, la parte del mismo situada bajo la plaza de Parcent podría reservarse para residentes, con acceso independiente.

Aparcamientos para visitantes

Decidir un volumen suficiente pero no excesivo de aparcamiento para visitantes resulta difícil. No es conveniente llenar el Centro Histórico de aparcamientos subterráneos, ya que, como se ha señalado anteriormente, la expectativa de tener el aparcamiento garantizado atrae aún más coches al

centro, y agravarían los problemas de congestión y contaminación. Por otra parte, si se consigue que disminuyan los desplazamientos de visitantes en coche privado, mediante el cambio a otros modos (transporte público y modos no motorizados) se necesitaría mucho menos espacio para el aparcamiento de los visitantes.

Hay que partir de la necesidad de limitar las plazas de aparcamiento en superficie, en el área central urbana, y de decidir su mejor uso, priorizando a determinados usuarios en el derecho a usarlas (residentes, carga y descarga...).

Actuando en combinación con EMT, RENFE, Metrobús, y Ferrocarriles de la Generalitat, es posible situar aparcamientos de los llamados “de disuasión” suficientemente lejos del área central urbana, creando intercambiadores modales, de manera que los automovilistas puedan transbordar al transporte público. Esto se hace también durante la semana de Fallas, y sería deseable que se extendiera al resto del año. Resulta aún más efectivo situar estos aparcamientos en las poblaciones de origen, y actuar sobre la mejora de la velocidad y frecuencia del transporte público metropolitano, para convertirlo en una alternativa más deseable que el automóvil, al evitarse los problemas de embudos en las entradas a la ciudad.

Limitación de la oferta

Como se ha señalado anteriormente, se apuesta por una reducción de la oferta de plazas de libre disposición, tanto por las exigencias de mejora ambiental de las calles, como por el criterio de no facilitar excesivamente la entrada de automóviles al Centro Histórico. Esta reducción tomaría la forma de eliminación de plazas por ensanchamiento de aceras o peatonalización de calles, así como de creación de muchas más zonas para carga y descarga, y la reserva del aparcamiento restante para los residentes.

La oferta de aparcamiento del Centro Histórico se reduciría básicamente al disponible fuera de la calzada, en edificios y subterráneos dedicados a esa finalidad, tanto privados (de comunidades de residentes o centros comerciales) como públicos (municipales o concesiones). Habría que computar, para el cálculo de la capacidad de aparcamiento, tanto el situado en el interior de la ronda, como el ubicado en la zona de transición entre ésta y las grandes vías.

Gran parte de esta oferta actual se encuentra infrautilizada, al optar los visitantes por el aparcamiento irregular o incluso ilegal. En general, el precio del tiempo de aparcamiento tenderá a encarecerse, para ponerse en línea con otras ciudades europeas, a fin de reflejar los costes externos generados por el automóvil sobre la ciudad, y para contribuir a la disuasión del uso del automóvil. Como norma, se debería conseguir que el uso del automóvil sea más oneroso que el de los otros modos de transporte disponibles, si se quiere conseguir una reducción efectiva de su uso. Sin embargo, a pesar del posible encarecimiento, hay que prever un incremento de la ocupación de las plazas de garaje, que en la actualidad están infrautilizadas, al optar muchos conductores por aparcar o estacionarse en doble fila o en las aceras, incluso en las proximidades de dichos aparcamientos. Por contra, habría que incrementar la tendencia a cobrar por el tiempo real de aparcamiento, evitando el abuso del cobro de horas completas que se produce en la actualidad.

Los sistemas informatizados que permiten visualizar las plazas de aparcamiento disponibles son de escasa utilidad actualmente, ya que siempre existe la posibilidad de aparcar de forma ilegal. Pero en el futuro, estos sistemas proporcionarán información útil que disuadirá de la entrada de vehículos hacia zonas sin capacidad sobrante, y dirigirán a los conductores hacia los aparcamientos con disponibilidad.

En cambio, debe actuarse decididamente para evitar el aparcamiento irregular actual, que obstaculiza tanto la circulación rodada como el movimiento de los peatones, y perjudica a los conductores respetuosos. La actual sensación es de relativa impunidad (con riesgo relativamente bajo, y en todo caso aleatorio, de sanción o retirada del vehículo). La grúa municipal puede y debe incrementar su actividad, que debería resultar de coste cero para la ciudad, si funciona adecuadamente y se autofinancia. Hay que ir eliminando también el aparcamiento en solares, conforme se construya en los mismos o se vullen adecuadamente.

18. LA NUEVA ACCESIBILIDAD PEATONAL

Conseguida la disminución sustancial de la presión automovilista sobre el área central de la ciudad, es el momento de analizar cómo mejorar la accesibilidad (facilidad para acceder a servicios y residencias prescindiendo del vehículo privado) por otros medios de menor impacto y de mayor rentabilidad social. En primer lugar, a pie.

En definitiva, las actuaciones necesarias para limitar y controlar la entrada de automóviles, liberan un espacio viario que permite plantear la recuperación de espacio público, calles y plazas, para la “circulación” peatonal, para la estancia, el ocio, y el fomento de la sociabilidad. Es el momento, por tanto, de establecer medidas para que caminar, pasear, pedalear, o acceder al transporte colectivo se conviertan en actividades cualificadas y placenteras.

Proteger a los peatones

Los espacios de preferencia peatonal consisten en aceras, plazas y jardines sin tráfico, y las calles residenciales, de tráfico restringido o prioridad peatonal. Todos ellos deberían estar protegidos de las interferencias del tráfico, así como del impacto excesivo de las necesarias actividades de carga y descarga, o de la proliferación de terrazas de bares y restaurantes.



Fig.22. Valencia, salida del Colegio Cervantes.

En las calles “peatonalizadas”, donde viandantes, ciclistas y conductores comparten la misma calzada, la velocidad de los vehículos debería ser equivalente a la del usuario más débil, la persona que va a pie. Ya en la actualidad, en numerosos espacios y calles de tráfico restringido la señalización plantea esta condición a los vehículos autorizados (“circulación a paso de persona”).

Los cruces de las calles, sistemáticamente, deberían buscar la máxima alineación (actualmente, en Valencia, se abusa actualmente del retranqueo de los pasos peatonales), y realizarse siempre a nivel (como obligan las leyes que garantizan la accesibilidad general). La eliminación de las aceras o la reducción de los bordillos a dimensiones simbólicas, así como los pasos peatonales sobreelevados, deberían ser la norma en las calles del centro, evitando las rampas en las aceras, que en muchos casos hacen inviable el tránsito por las mismas, por su estrechez.

Para proteger efectivamente el espacio peatonal, deben hacerse respetar las normas de aparcamiento, eliminando la actual tolerancia para las motocicletas

o incluso los coches que aparcan sobre la acera, o en zonas y calles peatonales.

Itinerarios de prioridad peatonal

A la protección genérica para los espacios ordenados como de preferencia peatonal, hay que añadir el diseño de una red de itinerarios peatonales, desde los barrios hacia el Centro Histórico, y a través del mismo. Este diseño de itinerarios debería partir de identificar los principales flujos peatonales (origen-destino) tradicionales, que generalmente coinciden con los ejes principales de acceso, actualmente reservados prioritariamente al automóvil. El cambio de prioridad respecto al tráfico permitiría reservar a los peatones un espacio digno en dichos ejes principales, y prolongarlos a través de calles suficientemente anchas y atractivas, no marginales como ocurre en la actualidad.

Los itinerarios peatonales preferentes deberían estar equipados con vegetación (árboles de sombra, setos protectores...) y mobiliario urbano de calidad, que suponga un embellecimiento de las calles, y también con la creación de pequeñas áreas de encuentro y descanso. Como en el caso de los itinerarios diseñados para otros modos de desplazamiento individual (automóvil o bicicleta), una señalización específica para peatones debería proporcionar identificación clara de dichos itinerarios, así como de la distancia hasta determinados hitos urbanos del centro (Ayuntamiento, Catedral...).

La continuidad se asegura tanto por dicha señalización, como por la permanencia de un diseño específico, y la protección y preferencia en los cruces con las vías destinadas al tráfico motorizado y a los ciclistas.

19. LA BICICLETA, EN SERIO

Las bicicletas son las grandes ausentes de nuestras calles, a pesar del importante crecimiento de su uso en los últimos años, fundamentalmente entre los jóvenes y los estudiantes. Las razones son múltiples, pero pueden quizás resumirse en la falta de hábito cultural y la sensación de riesgo consecuencias ambas del papel marginal que este medio tiene en la planificación de los transportes urbanos.

La oportunidad de la bicicleta

Sin embargo, la bicicleta es la gran oportunidad de mejorar la movilidad en el centro de Valencia, que, como se repite con frecuencia, goza de un clima y una topografía ideales para este medio de transporte.

La bicicleta constituye una alternativa de transporte beneficiosa para la ciudad, ya que multiplica la potencialidad de desplazamiento autónomo de las personas, sin contaminar, y ocupando mucho menos espacio que el automóvil. Económicamente también suponen un coste mínimo, siendo el medio de transporte más rentable, con mucha diferencia, respecto de los demás. En la actualidad, un gran porcentaje de los desplazamientos en coche son de recorridos de menos de 3 Kms, perfectamente realizables en bicicleta por cualquier persona con salud normal, casi en cualquier tiempo.

En ciudades del norte de Europa, con un clima mucho más duro que el mediterráneo, las bicicletas están presentes de forma destacada en las calles, en particular en los centros históricos, suponiendo un porcentaje importante de los desplazamientos. El caso de Ámsterdam es significativo. Con una población de 850.000 habitantes, el 25% del conjunto de los desplazamientos urbanos se realiza en bicicleta, porcentaje que aumenta hasta el 53% en el área central. El 75% de la población posee una bicicleta.



Fig. 23. La bicicleta, normalizada en muchas ciudades europeas. Alemania. (Fotografía de los autores)

La bicicleta puede absorber un volumen importante del tráfico motorizado actual de acceso al Centro Histórico, tanto del que se genera en el resto de la ciudad, hacia el centro o a través del centro, como del que proviene de las poblaciones más próximas del área metropolitana. La bicicleta mejora el tiempo de viaje del automóvil, para distancias inferiores a 5 kilómetros en un itinerario urbano, si incluimos el tiempo de acceso al aparcamiento “legal” en

origen y destino, y en igualdad de condiciones (itinerarios protegidos). Y es también apta para los desplazamientos habituales entre 5 y 10 kilómetros,

para cualquier sector de la población, siempre que se esté en una forma física mínima (de hecho, como el caminar, ayuda a mantener una buena forma física). Esto cubre la inmensa mayoría de los desplazamientos de acceso al centro.

En muchas ciudades, los servicios de mensajería e incluso de reparto de pequeña paquetería, se realizan por ciclistas, no por ciclomotores. En Valencia existe alguna empresa de ciclo-mensajeros, y habría que apoyar la transformación en ese sentido de las empresas de mensajería que operan en el Centro Histórico, para sustituir motos por bicicletas.

Un nuevo papel para la bicicleta

El cambio cultural, hacia valores ambientales, que se está produciendo en todo el mundo, está llegando a España, y en Valencia se está produciendo espontáneamente un mayor uso de la bicicleta. Pero este cambio puede favorecerse y acelerarse con una adecuada campaña de educación cívica, en particular dirigida a adolescentes, y la creación de condiciones urbanísticas y de seguridad que animen al uso de la bici.

En el caso del Centro Histórico de Valencia, las medidas de reducción, sustitución y moderación del tráfico que se proponen, permitirían crear unas condiciones radicalmente diferentes para el uso de la bicicleta. Sería así posible la utilización de la misma para todo tipo de actividad, desde el desplazamiento al trabajo, a la estación de ferrocarril, a comprar, a un espectáculo, o para hacer turismo.

En muchas ciudades europeas, de manera complementaria a la oferta de transporte público, se han establecido sistemas de bicicletas “libres” o de bajo coste, que están a disposición del público para ser utilizadas dentro del ámbito del Centro Histórico. Estas bicicletas suelen ser de un diseño especial, que las hace adecuadas para las distancias cortas, en terreno llano, del Centro Histórico, pero no para otros desplazamientos, y que permiten un control inmediato por parte de los agentes del orden, en caso de que se pretenda su sustracción.

Recientemente, la llegada de la “moda” de las bicicletas públicas (de la mano de intereses de explotación publicitaria) plantea también en Valencia la creación de un sistema de bicicleta pública, antes de haber creado las condiciones para un uso seguro de dicho vehículo.

Con estas reservas, efectivamente la bicicleta pública es también una alternativa de transporte muy adecuada para el Centro Histórico de Valencia. Pero su alcance no puede ser muy grande, si no se produce el conjunto de cambios en la gestión de la movilidad que se han propuesto más arriba.

¿Carriles bici, o no?

En principio, un Centro Histórico con escasa circulación motorizada y un tráfico calmado es apto todo él para circular en bicicleta con suficiente seguridad. Toda el área central de Valencia, por tanto, debería ser un área “transparente” para los ciclistas, sin necesidad de pintar o segregar los tan manidos “carriles bici”. En el diseño avanzado de las vías ciclistas, solo se segregan “carriles” especiales en el caso de una circulación ciclista muy intensa, si se dispone de espacio suficiente, o a lo largo de vías de tráfico motorizado denso (como en las carreteras de acceso hacia las áreas centrales.

El trazado habitual en Valencia de las vías ciclistas por las aceras, y la interrupción frecuente de los itinerarios reservados para los ciclistas allí donde harían más falta (en los cruces y en las rotondas) ha introducido una grave confusión sobre el lugar adecuado para la bicicleta. Los responsables de la vía pública parecen contemplarla como un molesto apéndice peatonal, en lugar de un vehículo, y por ello le trazan generalmente los itinerarios por las ya raquíticas aceras, con lo que se penaliza aún más al peatón. El miedo al tráfico está motivando que los nuevos ciclistas, con escasa experiencia, circulen habitualmente por las aceras, trasladando así los impactos del tráfico a los viandantes.

Hay que recordar que la bicicleta es un vehículo, aunque sin motor, y que su espacio natural es la calzada, compartiéndola con el resto de vehículos. Esta debería ser la norma, y en el caso de necesitar segregar un carril bici, debería hacerse a costa del espacio viario más abundante, es decir la calzada, no la acera.

De la misma manera que la bicicleta comparte el espacio con los automóviles, también puede compartirlo con los peatones en las calles o espacios reservadas a éstos, pero en ese caso la norma es la moderación de la velocidad del ciclista y el respeto a la prioridad de los peatones.

Es necesario el establecimiento de una red de rutas ciclistas seguras, para acceder al Centro Histórico desde los barrios y pueblos. Como se ha comentado en el caso de las otras redes, pueden ser itinerarios compartidos o

segregados, y en el caso de las antiguas carreteras, ahora avenidas de gran capacidad, parece imponerse, al menos de manera transitoria, la segregación de carriles bicis en la calzada.

Pero la continuidad de estos itinerarios, una vez en el interior del Casco Histórico generalmente ya no necesitaría de carriles segregados, al circular a la largo de calles peatonales o con tráfico pacificado, accediendo y atravesando así el Centro Histórico, y permitiendo llegar a cualquier punto de la ciudad con rapidez y seguridad.

Como en el caso de los itinerarios peatonales, lo que sí habría que indicar son los principales itinerarios de travesía, no necesariamente segregando carril, pero sí indicando con una señalización ligera (marcas en el pavimento, señalización vertical...) el sentido de los itinerarios, las distancias y su continuidad.

20. EL PAPEL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El concepto de transporte público que sirve a las ciudades contemporáneas engloba hoy en día un conjunto de sistemas y medios de transporte muy variado, que va desde el transporte a la carta (taxis, taxis colectivos, furgonetas con itinerario flexible) hasta los medios convencionales como micro, mini, autobuses, trolebuses, tranvías, sistemas híbridos, metro, trenes de cercanías y regionales.

Los accesos ferroviarios

Para el acceso desde el área metropolitana hasta el Centro Histórico, los medios sobre raíles (cercanías, metro y tranvía) son unos modos colectivos de gran capacidad y alta velocidad, cuyo aprovechamiento se ve hoy en día limitado por las grandes facilidades al automóvil, y por las escasas inversiones públicas (siempre más generosas con la carretera). Su mejora y ampliación son prioritarias, así como la dotación de mayor número de unidades y de personal que permita aumentar las frecuencias de paso.

El Centro Histórico (en particular las zonas comerciales y el entorno del Ayuntamiento) está atravesado por una gran parte de las líneas de autobuses existentes en Valencia, siendo el principal vehículo de transporte público disponible para acceder al mismo desde los diferentes barrios, con la excepción de los pocos barrios servidos por el metro. Pero el tipo de vehículos utilizado no parece el más adecuado para un centro de las características del de Valencia. Los autobuses actuales son todos de gran tamaño, no aptos en

muchos casos para las calles estrechas por las que circulan. La travesía del casco urbano central por tantos vehículos, en muchos casos con poca ocupación, en otros con un alto porcentaje de usuarios que no se dirigen al Centro Histórico, sino que solo lo atraviesan (caso de la línea 7, por ejemplo) crea problemas añadidos de contaminación, ruidos y vibraciones.

A estas alturas, parece increíble que el conjunto de sistemas de transporte que sirven a la ciudad de Valencia, y por lo tanto a su Centro Histórico, no estén plenamente integrados en su gestión y en su tarificación, como ocurre en la mayoría de ciudades europeas. Aunque pertenecen a empresas diferentes, RENFE, Metro y la mayoría de autobuses, son de titularidad pública, y hoy en día no hay razones técnicas que impidan dicha gestión unificada, y la creación de billetes y títulos de transporte (bonos) unificados.

Los problemas de la nueva estación

La Estación del Norte, puerta de entrada a la ciudad para muchos núcleos urbanos de las comarcas de L'Horta, la Ribera, la Safor o La Plana, debe mejorar su accesibilidad al Centro Histórico, adonde se dirigen una buena parte de los viajeros. Se estima en unos 50.000 viajeros diarios los que trasiegan por dicha estación, casi todos (un 90%) correspondientes al segmento de "cercañas". El potencial de estos servicios para absorber un mayor porcentaje de los desplazamientos hacia el centro urbano de la ciudad de Valencia es muy grande, aunque algunas de las últimas decisiones tomadas en relación con la nueva estación, condicionada por la prioridad a la Alta Velocidad, no van en el mejor sentido.

Si bien RENFE oferta unos servicios competitivos de cercañas, su frecuencia de paso puede mejorarse, y aumentar su capacidad, por ejemplo con vagones de dos pisos, como los que están en servicio en Madrid y Barcelona.

El transporte ferroviario es una de las mejores alternativas a los desplazamientos motorizados individuales, con una fuerte complementariedad con los efectuados en medio urbano, a pie y en bicicleta. Su mejora conseguiría reducir sustancialmente la presión del tráfico privado sobre la ciudad y en particular sobre su centro histórico.

Para ello se requiere mejorar la conectividad de dichos sistemas, reservando espacio privilegiado al transporte público (actualmente marginado en condiciones lamentables en el exterior de la estación), aumentar y favorecer el

aparcamiento para bicicletas, también vigilado y protegido, y agilizar los desplazamientos peatonales (por ejemplo, evitando el efecto barrera de las calles laterales, actualmente sometidas a un intensísimo tráfico).

A estas alturas, parece ya definitivamente decidido el diseño de la futura estación, con un debate social hurtado por absurdas prisas, espoleado por el consabido discurso victimista. En lugar de “recuperar” el uso ferroviario a nivel del actual edificio, situado a las puertas del Centro Histórico, se trasladarán los trenes de cercanías a una nueva estación situada más alejada de la actual y con los andenes situados a 20 metros de profundidad, mientras que se plantea transformar la actual estación y los grandes pasillos de acceso en un gran centro comercial, en abierta competencia con el centro comercial tradicional del centro. Aunque se aumentará la intermodalidad de la nueva estación, el recurso a medios mecánicos (metro o autobús), en lugar de la actual proximidad, supone de hecho un empeoramiento de la accesibilidad en ferrocarril al centro, que hasta el momento era envidiablemente óptima. La única solución, cometido el desaguizado, sería la creación de lanzaderas directas (autobuses eléctricos, por ejemplo) que sin coste adicional transportaran a los viajeros desde la nueva estación hasta un lugar suficientemente céntrico, como la Plaza del Ayuntamiento.

¿Metro o Trenet?

Como ya se ha analizado en la primera parte de este trabajo, los Ferrocarriles de la Generalitat (FGV) han aumentado sustancialmente sus viajeros, sobre todo, a partir de la construcción de líneas propiamente de “Metro”, y la oportunidad de trasbordo entre diferentes líneas.



Fig.24 Imagen del Centro Histórico de Graz, Austria
(Fotografía de los autores)

Sin embargo, los itinerarios exteriores a la ciudad (Paterna, Llíria, Burjassot, Bétera...) no han aumentado prácticamente su frecuencia de paso en las últimas décadas, para buena parte de las poblaciones de la zona oeste y norte, manteniendo

las frecuencias de paso de 15 minutos del antiguo Trenet, inadecuada para un transporte moderno de carácter metropolitano. Esta

frecuencia debería aumentarse, para poder convertirse así en una alternativa más atractiva para los desplazamientos interurbanos metropolitanos. Se requiere no solo mejorar las plataformas y sistemas de control, para permitir mayores velocidades, sino también eliminar los conflictivos pasos a nivel actuales.

El aumento de las frecuencias supone también una notable inversión en material móvil, y la construcción de las nuevas líneas radiales y periféricas publicitadas pero no comprometidas (de financiación dudosa, en estos momentos), sin las cuales se hace difícil aspirar a la sustitución de viajes en vehículo privado.

De la misma manera, deberían prolongarse los horarios de servicio hasta más allá de medianoche, para atender necesidades de transporte por ocio, que en la actualidad no disponen de más opción que un mínimo servicio nocturno de la EMT. Se podría evitar así el abusivo recurso al acceso en vehículos privados a las zonas de ocio del Centro Histórico, con los problemas de congestión y aparcamiento irregular

¿Metro o tranvías?

Las ciudades europeas de tamaño medio recurren cada vez más a los tranvías modernos para cubrir sus principales itinerarios de transporte, así como conectar los barrios con el centro. La consideración de diferentes variables (volumen de la demanda, coste de construcción, capacidad de transporte, plazo de ejecución...) convierte a los tranvías en la opción preferida, en numerosos casos, en relación a la alternativa Metro. Con el coste de un kilómetro de metro se pueden construir hasta diez kilómetros de líneas de tranvías, y en mucho menor tiempo.

Pero el despliegue del tranvía en el casco urbano requiere tener claro previamente que no solo es necesario, sino también conveniente, hacerlo a costa del actual espacio destinado al tráfico. Para mejorar su velocidad y poder dar prestaciones adecuadas, los tranvías necesitan plataformas o calles reservadas, reduciendo por tanto carriles de circulación. Asimismo son necesarios dispositivos para proporcionar prioridad en los semáforos y evitar las esperas redundantes. Lo que ocurre con el actual tranvía de Valencia, de muy baja velocidad comercial a causa de la negativa del Ayuntamiento a darle prioridad semafórica, es significativo de las consecuencias de lo dicho.

Al tomar la decisión de crear una nueva línea ferroviaria de gran capacidad para dar servicio al Centro Histórico, la Generalitat se ha enfrentado de nuevo al dilema tráfico-transporte público, cediendo de nuevo a las condiciones de la poderosa Delegación de Tráfico²⁹ del Ayuntamiento, al aceptar en este caso que la línea de tranvía sería subterránea. Esta solución, que sobre el papel permite dar servicio al barrio del Carmen o al área del Mercado Central (donde actualmente se están construyendo las futuras estaciones) limitaría paradójicamente la accesibilidad y atractivo del tranvía, al tener que descender hasta los andenes situados a 20 metros de profundidad. Su excesivo coste lastra la realización de la obra, dadas las crecientes dificultades presupuestarias.

Sin embargo, consideramos factible y conveniente el establecimiento de alguna línea de tranvías que sirvan a los desplazamientos con destino en el Centro Histórico, penetrando hasta el mismo corazón de la ciudad. Existía (y todavía existe) una alternativa a la propuesta de penetración al Centro Histórico desde la antigua Estación del Pont de Fusta en superficie. El cruce del río podría hacerse por el Puente de los Serranos (liberado del tráfico), bordeando el Centro Histórico hacia la Plaza de Tetuán, penetrando por la Calle de La Paz, para seguir a lo largo de la calle de San Vicente, hasta la plaza de San Agustín, continuando posteriormente por la calle de Jesús hacia el Hospital “Doctor Peset” y el Cementerio. A lo largo de algunos de los ejes con mayor densidad de viajeros en las actuales líneas de autobuses podrían trazarse otras líneas radiales, que sustituirían a dichas líneas y a buena parte del tráfico de entrada, reduciendo así los impactos ambientales del transporte. Y todo ello por un coste menor del que supondría enterrar un solo tramo de la nueva línea.

Las diferentes líneas de tranvía podrían tener un punto de intercambio en superficie, con las otras líneas y con el resto de los medios de transporte público en algún lugar suficientemente próximo al Ayuntamiento-Estación del Norte, como la Plaza de San Agustín o la Avenida del Marqués de Sotelo. Una solución semejante funciona, con gran eficacia, en la ciudad austriaca de Graz.

29 Como se puede comprobar, son varias las citas que a lo largo del presente trabajo se han hecho a este decisivo servicio del ayuntamiento de Valencia, hoy con el significativo nombre de “Área de Circulación y Transportes e Infraestructura del Transporte”. No es una fijación de los autores. Ello es debido a que se trata de un área municipal que ha gozado de un poder y autonomía casi ilimitados en la gestión de la movilidad y el espacio público en nuestra ciudad. Resulta imposible explicar la historia reciente del urbanismo municipal sin hacer referencia, por tanto, al papel de este servicio. Su director técnico durante más de treinta años, el ingeniero Victoriano Sánchez-Barcáiztegui puede considerarse, sin exageración, como el funcionario de mayor influencia en el diseño y gestión del modelo que hoy todavía persiste.

En cualquier caso, sería un tanto pretencioso, desde este modesto trabajo, tratar de diseñar una nueva red de transporte colectivo para la ciudad. No queremos caer, precisamente, en el vicio que venimos detectando y denunciando durante las dos últimas décadas: la improvisación, la ausencia de planificación global, la ausencia de verdaderos estudios coste-beneficio, la falta de perspectiva a largo plazo. Tan solo se apuntan algunas posibles alternativas que parecen más imaginativas y actuales que las vigentes.

Prioridad al transporte público

Actualmente, el principal medio de transporte público en el interior de la



Fig. 25. Plataforma reservada para el transporte público. Van Ness Ave. San Francisco, California.

ciudad de Valencia, y que da servicio al Centro Histórico, son los autobuses de la EMT. Pero su velocidad comercial se reduce fuertemente, lo cual les hace perder cada vez más viajeros, a causa del frecuente bloqueo por el excesivo tráfico, o por la ocupación de sus carriles reservados por coches aparcados impunemente. La recuperación de la “competitividad” de los

autobuses de transporte público exige necesariamente, como muestra la experiencia europea, darle prioridad a la circulación de los mismos mediante dos tipos de medidas: las plataformas reservadas y la prioridad semafórica.

La primera medida requerida sería la protección de los carriles-bus existentes. Una forma de mejorar esa protección podría ser la separación efectiva de la plataforma reservada del resto de la calzada. Más efectiva todavía sería la reserva del derecho de paso por ciertas calles, exclusivamente al transporte público (autobuses y taxis), los residentes y la carga y descarga con limitaciones (horario reservado). Un caso claro de adecuación a esta última solución sería el eje Barón de Cárcer-San Vicente- Periodista Azzati-Lauria. Esta última solución garantizaría la máxima capacidad de transporte de viajeros, sin interferencias del tráfico, así como la mejora de la calidad ambiental y el atractivo comercial de las calles (aceras más anchas).

La prioridad semafórica, que existe en muchas ciudades europeas, daría paso preferente en los cruces a los autobuses, mejorando también de forma significativa la velocidad comercial, sobre todo en los ejes radiales que aportan viajeros al centro.

La unificación tarifaria

Combinando los servicios de RENFE y FGV con el transporte urbano local, tanto en la ciudad de Valencia como en los distintos núcleos de origen de los viajeros, puede facilitarse en gran medida el uso del ferrocarril para desplazarse al Centro Histórico y sustituir así ventajosamente a los desplazamientos en coche.

Resulta difícil de entender que aún no exista en Valencia una verdadera unificación de tarifas entre todos los operadores de transporte. De esta manera, no puede crearse un “efecto red” completo entre los distintos servicios de transporte público, y se pierde la gran ventaja que ello supondría. Esta complementariedad existe ya en ciudades como Barcelona, donde con un solo “bono 10” pueden utilizarse todos los servicios de transporte urbano: RENFE, Metro, Ferrocarriles regionales, y autobuses. El billete único y el abono conjunto deben ser realidad lo antes posible, y facilitar su uso (por ejemplo, permitiendo el libre trasbordo durante una hora, en lugar del trasbordo restringido de algunos bonos actuales).

El taxi

Resulta evidente que el menor volumen de tráfico privado en las calles reduciría de forma muy significativa los tiempos de viaje de los taxis, abarata por tanto el precio del servicio. El establecimiento de restricciones al tráfico en el Centro Histórico de Valencia, aumentaría por tanto su atractivo y competitividad, y le convertiría en una alternativa ventajosa para numerosos desplazamientos actualmente efectuados en coche privado.

Los taxis proporcionan un transporte público personalizado y flexible para aquellos desplazamientos u ocasiones (prisas, paquetes, varios viajeros...) en que el transporte colectivo no resulte tan conveniente, así como para los visitantes por razones de negocios.

Pueden ponerse en marcha, sin embargo, algunas mejoras importantes en el servicio de taxi, tanto en sus vehículos como en su gestión y utilización. En

cuanto a los vehículos, debería incentivarse la sustitución del parque actual por vehículos ambientalmente más eficaces, como los eléctricos o híbridos, con el objetivo a largo plazo de que todos los vehículos que operen en el interior del Centro Histórico sean de este tipo.

No habría que descartar los sistemas de taxi compartido, como existen en numerosas ciudades europeas (es el caso de Atenas), para complementar el transporte colectivo de gran capacidad. De esta manera, viajeros que se desplacen en el mismo itinerario podrían compartir el viaje a un coste más reducido.

En definitiva, creemos que este importantísimo sector sería uno de los más directos beneficiarios por las medidas que proponemos, perdiendo poco a poco la imagen tradicional de un servicio “caro”. Incluso nos atrevemos a insinuar que, con una modernización a fondo del mismo, podría estudiarse la posibilidad de su integración funcional y tarifaria con el resto de servicios públicos de transporte.

Una solución adecuada al Centro Histórico

Las propuestas y soluciones para el transporte público que se han venido señalando afectan fundamentalmente al acceso de viajeros al área central urbana, desde los diferentes barrios y municipios. Sin embargo, en relación con los vehículos que utiliza la actual red de autobuses urbanos de Valencia, (exclusivamente vehículos estándar, de gran tamaño) hay que añadir que dicha flota no resulta adecuada para la circulación por la mayoría de las calles del Centro Histórico.

Se han incorporado a la flota un cierto número de vehículos a gas (algo menos contaminantes), o que queman aceites vegetales (más contaminantes, en este caso), pero que en ningún caso pueden calificarse como “ecológicos”, como destaca la publicidad institucional.

En el caso de la línea 5B, creada a través del Centro Histórico, se introdujeron vehículos más adecuados (por su tamaño) para cubrir un itinerario por calles estrechas, donde no podían circular los autobuses habituales. Se trataba de vehículos híbridos (diesel-eléctricos), que podían circular un cierto tiempo propulsados por baterías, las cuales eran recargadas cuando se circulaba en modo Diesel. Estos vehículos, sin embargo, no parece que hayan sido explotados de la manera más efectiva desde el punto de vista ambiental, ya que el recorrido “en modo eléctrico” era muy corto, y con frecuencia

correspondía al tramo exterior al recinto histórico, como hemos tenido ocasión de comprobar directamente en diversas ocasiones. En cambio, su funcionamiento en modo convencional resultaba excesivamente ruidoso, en relación al tamaño de los mismos, por lo que no se comprende muy bien su utilidad.

Existen en el mercado numerosos modelos de minibuses eléctricos e híbridos (mixtos Diesel y baterías) muy probados, que ya circulan a centenares por las áreas centrales de muchas ciudades del mundo, en particular de las ciudades históricas italianas. El relativo fracaso de los minibuses del caso histórico valenciano no obedece, pues, a la inexistencia de una tecnología adecuada, sino una vez más a problemas de gestión y de prioridades.

En nuestra propuesta de transporte público para el Centro Histórico de Valencia, apostamos por una doble solución, estrechamente integrada: por una parte, la circulación periférica de autobuses “clásicos”, de tamaño estándar, alimentados por líneas de pequeños microbuses eléctricos que atravesarían el Centro Histórico.

Las líneas de autobuses servidas por los vehículos estándar circularían por la Ronda interior y por ciertas calles de mayor capacidad de la zona comercial e institucional, pero no penetrarían sin embargo por las calles más estrechas o sensibles, como el área de la Lonja. Su función sería fundamentalmente el transporte de viajeros procedentes del o con destino al exterior del Centro Histórico.

Por otra parte, por el interior del Centro Histórico deberían ponerse en marcha varias líneas de microbuses eléctricos de plataforma baja, como los que circulan por las ciudades italianas, que aproximarían a los viajeros a los destinos interiores, caso de necesitarlo, desde las principales paradas del transporte público. Hay que recordar que las dimensiones del Centro Histórico, y la existencia de servicios periféricos de transporte público circulando por la Ronda Interior, garantizan una gran proximidad para la mayoría de hogares y destinos del área. Al mismo tiempo, estos servicios facilitarían el acceso de los residentes al transporte público de enlace con el exterior.

La clave estaría en la interconexión de ambos sistemas, mediante el trasbordo sin coste adicional. De esta manera, una persona residente en el Centro Histórico dispondría de un transporte de proximidad (los minibuses eléctricos), que conectarían en una serie de puntos de intercambio con los autobuses de la red general. De la misma manera, los visitantes o

trabajadores que acceden al área antigua podrían hacer trasbordo a estos vehículos más pequeños y libres de emisiones, en caso de necesitar acceder en transporte público a otros puntos del interior del Centro Histórico.

21. LA APLICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Cumplimiento de las normas o impunidad

Cualquier política que establezca algún tipo de restricciones se enfrenta al problema de la indisciplina e incumplimiento por parte de los afectados. En el caso del Centro Histórico de Valencia, se parte de un alto grado de indisciplina actual, que se manifiesta en la invasión de aceras por motos aparcadas y circulando, el aparcamiento de automóviles en doble fila o en lugares no autorizados así como en la circulación y estacionamiento en calles peatonales.

En algunos casos en que se establecieron medidas de limitación de acceso para el tráfico (como fue el caso ya citado del tramo inicial de la calle de San Vicente), dichas medidas fueron incumplidas con total impunidad, hasta que fueron revocadas.

Con estos precedentes, la restauración de la disciplina de circulación y aparcamiento en el Centro Histórico es una premisa ineludible para cualquier política futura. Las medidas de rediseño urbano y creación de dispositivos para calmar el tráfico ayudarán a controlar el tráfico, pero se requerirá una adecuada vigilancia, estrictas sanciones, y la retirada rápida de vehículos mal estacionados, así como la inmovilización de los mismos (en los lugares donde no sea factible el remolque de los infractores).

El problema de las motocicletas y ciclomotores

Uno de los principales problemas de indisciplina e inseguridad vial viene dado por los vehículos a motor de dos ruedas. Las ordenanzas municipales que permiten aparcar las motos en determinados tramos de acera arbolada, se interpretan de forma abusiva, invadiendo todo tipo de aceras, y lo que es peor: circulando por ellas para buscar el lugar elegido para aparcar. La degradación de los hábitos de conducción, y la impunidad de las conductas irregulares,

hace que los conductores de motos y ciclomotores circulen y estacionen en la actualidad en cualquier superficie viaria, prefiriendo aceras y calles peatonales a la calzada. Con frecuencia, se utilizan las aceras para circular contra el sentido obligatorio.

Las restricciones propuestas para la circulación rodada y el cierre de calles se enfrentará a estos hábitos tan arraigados, y planteará la exigencia de una normativa mucho más clara y decidida, así como de medidas eficaces de control. En caso contrario, la invasión del centro urbano por los vehículos a motor seguirá, invalidando las acciones destinadas a la mejora de la calidad ambiental urbana. La motocicleta de pequeña cilindrada no puede tratarse como la bicicleta, a pesar de que en Valencia se utiliza de manera oportunista para aprovechar las oportunidades de esta última, pero sin sus ventajas ambientales. Aunque más pequeños, los vehículos a motor de dos ruedas pueden ser incluso más contaminantes que los de cuatro, tanto por el ruido como por los residuos de la combustión y por su invasión de espacios protegidos. Sin duda, en el futuro, no se permitirá la entrada en los centros urbanos más que a los automóviles y motos de propulsión eléctrica (como ya ocurre en el centro histórico de Florencia). Pero en ningún caso podrá tolerarse una invasión del espacio público como se produce actualmente.

Las actuaciones respecto a los vehículos motorizados de “dos ruedas” han de ir en dos sentidos: por una parte, hay que aplicarles las mismas medidas restrictivas que al resto de vehículos a motor, impidiendo su circulación por calles no autorizadas al tráfico, así como el aparcamiento irregular. Habría que aumentar los espacios reservados para el aparcamiento de estos vehículos, allí donde sea factible, así como en los aparcamientos comerciales situados fuera de la calzada, para reemplazar el aparcamiento sobre las aceras. Se les puede reservar espacio de aparcamiento en la calzada (y hacer respetar los espacios ya existentes), pero sin que esto suponga una ventaja comparativa respecto a los automóviles, ni una autorización indiscriminada de acceso al centro.

Por otra parte, hay que incentivar su sustitución por vehículos con prestaciones semejantes, pero no contaminantes. Para muchos trayectos cortos, y a las velocidades permitidas en los centros urbanos, la bicicleta consigue tiempos de desplazamiento no muy superiores a los ciclomotores. Para desplazamientos un poco más largos, o para personas con dificultades, existe ya en el mercado una amplia gama de bicicletas eléctricas. En algunas ciudades, se permite la circulación por las zonas de tráfico restringido de motocicletas eléctricas. Estos vehículos, que consiguen unas velocidades adecuadas para el entorno urbano, pueden incluso ser recargados en la vía

pública, mediante dispositivos instalados por el municipio (caso de la ciudad de Florencia, por ejemplo).

El reparto de mercancías

Al mismo tiempo que se llevan a cabo otras actuaciones ya descritas, se hace necesario regular las operaciones de carga y descarga, de manera que se compatibilicen con la mejora de la calidad ambiental, con la restricción general al tráfico.

Actualmente, los vehículos de reparto de mercancías penetran a cualquier hora por todo tipo de calles, incluyendo las peatonales. Es necesario racionalizar el reparto, estableciendo claramente las horas en que se permite dicha actividad (normalmente, las primeras horas de la mañana). De esta manera, se podría permitir de manera reglada el acceso de los vehículos de reparto a las zonas de tráfico restringido, sin incompatibilidad con dichas limitaciones.

Por otra parte, hay que asignar áreas especiales de aparcamiento para la carga y descarga, en zonas donde no molesten (por ejemplo, en algunos chaflanes de



Fig. 26. Venecia, Italia. Reparto de mercancías. (Fotografía de los autores)

autorizados.

los ensanches, actualmente sobredimensionados). La falta de estas áreas (o la falta de respeto a las mismas por los vehículos privados) han sido señaladas repetidamente por las asociaciones de comerciantes. En la propuesta aquí presentada, las áreas de aparcamiento en la calle reservadas a residentes podrían ser utilizadas por los vehículos de reparto, en los horarios

El establecimiento de fórmulas de gestión logística avanzada permitiría ahorrar viajes de los vehículos de reparto, racionalizando las rutas, aumentando la capacidad de almacenaje en los establecimientos, e introduciendo vehículos de reparto eléctricos. Este conjunto de medidas englobadas en lo que se conoce como Logística Urbana, están ya

experimentadas en muchas ciudades Europeas, en particular en los centros urbanos, y están en fase de estudio o implementación en algunas ciudades españolas.

Es posible fomentar los sistemas de reparto a domicilio para los clientes, como ya han puesto en marcha diferentes cadenas de supermercados, así como el Mercado Central de Valencia. Pero también es posible poner en marcha sistemas centralizados, donde se asocien diversos comercios de un área determinada para organizar un reparto conjunto. Numerosas galerías comerciales o consorcios de calles comerciales que existen actualmente en el Centro Histórico, podrían poner en marcha sistemas de este tipo, que evitarían a los clientes tener que acarrear las compras, evitando el uso del coche y utilizando otros modos de transporte que serán en el futuro más habituales.

De la misma manera, pueden crearse consignas por zonas, donde ir depositando la compra, para recogerla más tarde con el coche, o mejor en un taxi, o haciéndola llevar a casa por un sistema de reparto a domicilio.

Etapas de implantación del nuevo modelo

Para llevar adelante un cambio tan profundo en la manera de gestionar la movilidad urbana, como el que se propone en este documento, no cabe duda de que hay que llevar a cabo un cambio paralelo en la cultura política, técnica y ciudadana. Este salto, sin embargo, no debe verse como una anomalía o aventura, sino precisamente como una normalización, un avance en el sentido de homologación con las experiencias más avanzadas de la Europa desarrollada. Y también, como una magnífica oportunidad para revitalizar la economía de nuestras ciudades.

Para arrancar el proceso, se hace imprescindible iniciar un gran debate público en la ciudad sobre los problemas reales de accesibilidad y movilidad, exponiendo con toda nitidez los costes actuales del modelo dominante. En este debate deberían participar todos los agentes sociales, públicos, pero sobre todo ciudadanos, abierto a las aportaciones de responsables políticos y técnicos de las ciudades donde llevan ya tiempo desarrollando este tipo de propuestas, así como de responsables de la Unión Europea (áreas de Transporte, Medio Ambiente, regeneración urbana...).

La primera fase de ese debate debería concluir con la identificación de los problemas reales, y con la asunción de la necesidad de “enganchar” a Valencia en aquellos foros y asociaciones de ciudades que permiten precisamente la difusión de experiencias, el intercambio de alternativas, y estar al día en el “estado de la cuestión”.

El siguiente paso sería la definición de objetivos de cualificación urbana para la ciudad. Cuando se elaboró el Plan Estratégico de Valencia (1993) se definió como principal alternativa para la ciudad el convertirse en una “ciudad verde mediterránea”. Pero esto no se tradujo en el compromiso de una serie de medidas efectivas que mejoraran el medio ambiente urbano, sino en un catálogo de demanda de obras de infraestructura, muchas de las cuales habrían de provocar precisamente un efecto contrario, el incremento del tráfico.

Se trataría, por tanto, de buscar un marco efectivo, como la elaboración de un Diagnóstico Ambiental realista y valiente, que no dudara en plantear líneas de actuación para romper con el actual modelo urbano y de movilidad. Desde un amplio acuerdo ciudadano (del tipo de los “pactos por la movilidad” que ya están en marcha en algunas ciudades españolas), se deberían plantear no solo líneas estratégicas sino también algunas medidas concretas. Desde diversas instancias (el pacto mencionado, la elaboración de una Agenda 21 Local...) se podrían fijar objetivos de mejora de la calidad, medibles mediante “Indicadores de sostenibilidad urbana”, conducentes, necesariamente, a la introducción de medidas de restricción del tráfico, de reordenación del viario, y de priorización de los modos de transporte de menor impacto: los desplazamientos no motorizados y el transporte colectivo, que irían sin duda necesariamente en la línea de las propuestas apuntadas en este documento.

22. EPÍLOGO

Hemos tratado de exponer, de la manera más sencilla posible, que el Centro Histórico de Valencia ofrece unas posibilidades extraordinarias para liderar un proceso de cambio urbano que sin duda se extendería por el resto de la ciudad.

Realzar los valores patrimoniales, hoy seriamente amenazados en algunos casos por la contaminación, recuperar el atractivo residencial, disipar los nubarrones que se ciernen sobre el comercio de proximidad, potenciar la asistencia a museos y otras actividades culturales, disminuir los accidentes y

la contaminación térmica, sonora y química, en fin, reconquistar el espacio público por parte de los ciudadanos, no parece un objetivo a despreciar.

Hemos ofrecido un abanico de propuestas que obviamente no constituyen en sí mismo un plan, pero sí un catálogo preciso para la reflexión y la acción. No nos conformamos con que estas mejoras queden en el marco de la zona central de la ciudad, pues en la mayoría de los casos son perfectamente trasladables al resto de barrios de Valencia.

El Centro Histórico de Valencia no puede continuar como la eterna asignatura pendiente de esta ciudad, pues no existe otro método conocido, por mucho que nos explayemos en actuaciones estelares periféricas, para que la ciudad recupere su atractivo ciudadano. Son sus propios habitantes los que tienen derecho preferente de disfrute, y sin la ciudad histórica difícilmente nos podemos reconocer como ciudadanos.

Puede parecer que las medidas propuestas en esta parte del trabajo exceden del objetivo general del estudio del que forma parte este capítulo sobre la movilidad y el espacio público, pero no podíamos desaprovechar una ocasión como ésta para ir más allá de lo que suelen aparecer en los debates ciudadanos como temas recurrentes o propuestas aisladas.

La Administración debería abandonar la táctica dilatoria para abordar de una vez los problemas de la Ciutat Vella, y no son los tratados por nosotros los únicos que la afectan. La revitalización del centro histórico de Valencia no vendrá de la mano de uno solo de los vectores estudiados, exige un plan decidido y coordinado con la solución a los otros problemas señalados en este trabajo pluridisciplinar.

La realización de estudios de movilidad, tan al uso en los últimos tiempos, y tal como están planteados, forma parte, a nuestro juicio, de esa táctica dilatoria. Con todo nuestro respeto por los profesionales redactores de dichos estudios, consideramos que gran parte de los mismos no afrontan con claridad los retos de la movilidad sostenible, y por lo tanto dichos estudios, no suelen aportar valor sustancioso a los conocimientos y la experiencia que, de manera reflexionada o intuitiva, ya poseemos sobre los males y remedios que tienen que ver con nuestra ciudad.

No queremos terminar este escrito sin reconocer el esfuerzo de aquellos colectivos ciudadanos que nunca han dejado de creer en nuestra Ciutat Vella, planteando conflictos, aportando soluciones, reclamando que ésta sea una zona de civildad y buena convivencia entre los diferentes sectores económicos y cívicos que tienen la ciudad histórica como escenario y modo de vida. A ellos

les debemos una parte de las mejoras que se han ido produciendo, de manera todavía insuficiente, pero esperanzadora.

Y desde este modesto trabajo nos ofrecemos para seguir aportando y recibiendo ideas, sugerencias y críticas.

BIBLIOGRAFÍA

- BRAMBILLA, Roberto, LONGO, Gianni y otros autores: "Centros urbanos peatonales: planificación, proyecto y gestión de zonas sin tráfico" Edit. OIKOS-TAU, 1989.
- COMISION EUROPEA - "El Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio Ambiente" - Comunicación de la Comisión, Bruselas, Febrero de 1992
- ESTEVAN, Antonio, y SANZ, Alfonso - "Hacia la reconversión ecológica del transporte en España" MOPTMA, Madrid, Octubre 1994.
- GEHL, JAN: La humanización del Espacio Urbano. Ed. Reverté.
- GIORGIO BOAGA: "Diseño de tráfico y forma urbana". G. Gili
- OLMOS, Joan - "Infraestructuras del transporte y desarrollo urbano: el caso de Valencia" Revista GEOMETRIA, nº 13, 1992.
- OLMOS, Joan - "El movimiento se demuestra andando". Revista OP OBRA PUBLICA Colegio de Ingenieros de Caminos, nº 34, 1995.
- OLMOS, Joan - "Sistema de transportes y desarrollo urbano en el área metropolitana de Valencia, 1966-1990" Tesis doctoral, inédita, 1991.
- OLMOS, Joan - "La reconquesta de la ciutat. Una reflexió sobre la privatització del carrer a la nostra ciutat" Pensar València, VV.AA. Edit. Universidad Politécnica de Valencia, 2003.
- OLMOS, Joan y TORRES, Vicente- "¿Qué ciudad? ¿Qué urbanismo" Revista OP OBRA PUBLICA Colegio de Ingenieros de Caminos, nº 39, 1997
- OLMOS, Joan y TORRES, Vicente- "El transporte y sus impactos ambientales. Hacia un modelo de transporte urbano sostenible" Editado por la Diputación de Valencia, 2000.
- OLMOS, Joan y TORRES, Vicente- "Una alternativa para la Avenida del Oeste y los accesos al Mercado Central" Propuesta al ayuntamiento de Valencia, inédita. 1998.
- OLMOS, Joan y TORRES, Vicente- "Informe sobre la logística urbana en Europa" para la Generalitat Valenciana, inédita, 1999.
- DOLÇ, Carles, OLMOS, Joan, TORRES, Vicente, - "Alzira, caminar a la vila" Informe sobre la mobilitat, per a recuperar l'espai públic a La Vila. Ajuntament de Alzira, inédito, 2003.
- P. PETERS Y OTROS. "La ciudad peatonal" Edit G.Gili, 1979.
- SANZ, Alfonso - "Calmar el tráfico. Pasos hacia una nueva cultura de la movilidad" (Ministerio de Fomento, 2008).
- SANZ, Alfonso "La bicicleta en la ciudad" (Ministerio de Fomento, segunda edición 1999).
- SORIA, Arturo - "¿A qué se llama transporte" - en Gaia, nº Octubre 1993.
- TORRES CASTEJÓN, Vicente- "Políticas de transporte urbano. El caso del Área Metropolitana de Valencia" Tesis doctoral, inédita, 2004.
- TORRES CASTEJÓN, Vicente- "El tranvía de Valencia: Una experiencia lograda a medias", inédita, 1997
