

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVI, Nº 220, verano 2024

Págs. 365-368

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.0>

CC BY-NC-ND



Presentación

Escenarios para el espacio público de la movilidad urbana

Public space scenarios for urban mobility

1. Desafíos para una agenda sinérgica entre espacio público y movilidad urbana

El desafío de un espacio público accesible para todos en términos de equidad pasa por activar nuevos escenarios en los que conectar física, espacial y digitalmente (LYONS & DAVIDSON, 2016) las oportunidades de interacción entre espacio público y movilidad urbana (VON SCHÖNFELD & BERTOLINI, 2017). Se trata de conciliar demandas multimodales, multiescalares y multifuncionales en el corredor urbano de transporte público, la calle, la estación, la parada y otros entornos concernidos por esta interacción (SORIA & al., 2015). La sinergia entre espacio público de calidad y movilidad sostenible resulta ineludible para una accesibilidad óptima. La razón fundamental de esta visión interdependiente descansa en que el viaje como actividad cotidiana marca el espacio-tiempo del principal consumidor de espacio público, el *commuter urbano*, que transita, pasea, contempla, intercambia... a través del continuo espacio urbano en movimiento (VALENZUELA & SORIA, 2016). De ahí que el sentido del lugar (CARMONA, 2019; CARTEL & al. 2022) para desarrollar aproximaciones contextuales basadas, entre otros recursos, en la huella digital del patrón de viaje (RATTI & al., 2006) sean fundamentos esenciales para afrontar nuevos escenarios en la agenda de la movilidad urbana.

La reclamación de un mayor enfoque sinérgico e inclusivo entre el diseño urbano y la planificación del transporte resuena más fuerte después de escenarios como, por ejemplo, los evidenciados por la pandemia o la crisis energética en estos últimos años; sobre todo, si se quieren reducir

brechas sociales y espaciales vinculadas a las oportunidades asociadas a la accesibilidad por modos de transporte y territorios. Por tanto, un necesario enfoque integrado entre el uso del espacio público y la demanda de movilidad urbana, implica acelerar innovaciones estratégicas que van desde la promoción de la accesibilidad activa (bici, peatón) hasta la formulación de demandas de inclusión social (p.ej.: promoviendo la igualdad de género y edad), pasando por la conexión entre redes sociales y espacio físico (MARTÍ & al., 2019) para procurar un transporte más equitativo y sostenible.

Una de las claves esenciales para desplegar la agenda apuntada es fomentar decididamente el desplazamiento activo "hacia", "desde", o "entre" entornos de movilidad urbana, lo que favorece que estos hagan de catalizadores "atr-activos" de vitalidad urbana, en tanto que espacio público compartido e incluyente. A este respecto, la accesibilidad activa, o sea, la capacidad de alcanzar destinos y oportunidades a pie y en bici en un entorno construido, favorece el desplazamiento saludable (VALE & al., 2016), a la vez que, incentiva la lógica intermodal que refuerza la sostenibilidad y la resiliencia urbana (AZOLIN & al., 2020) basadas en nuevos escenarios de movilidad activa.

Por tanto, si la movilidad urbana es un escenario multidimensional cada vez más dependiente del diseño y la gobernanza del espacio público, entonces la calle más que el soporte infraestructural pasivo de la movilidad tendría que ser entendida como activo diferencial en términos de accesibilidad y calidad urbana. Son cada vez más las demandas de movilidad en las ciudades que atienden a criterios de justicia espacial, sostenibilidad y resiliencia. Demandas que varían dependiendo de los contextos examinados y se multiplican a medida que lo hacen las innovaciones urbanas - movilidad inteligente, autónoma, limpia, activa, compartida... -. De hecho, muchos retos urgentes como el cambio climático, la crisis energética o una mayor igualdad en el acceso a las oportunidades urbanas, no

son sino dimensiones de los retos que implican los ineludibles escenarios de integración entre movilidad y espacio público en las ciudades.

1.1. Lecciones por aprender para desarrollar escenarios de proximidad incluyente

El progreso sobre los retos que afrontar aprovechando las lecciones aprendidas o por aprender tras los últimos escenarios (pandemia, crisis energética o emergencia climática), requieren de nuevos enfoques permanentes y no coyunturales en el tratamiento de un futuro que ya está aquí, respecto a las muchas derivadas tácticas para el diseño del espacio público. Los escenarios que gestionar plantean muchas cuestiones relativas al dinamismo urbano sobre, por ejemplo, ¿cómo diseñar calles completas para tantos modos y demandas? ¿Hasta dónde llega la dotación de espacio público para la logística creciente del consumo? ¿Qué diseños optimizan la proximidad y de paso combaten el cambio climático?, o ¿qué entornos de movilidad urbana incentivan el desplazamiento activo y resiliente?

En relación con las cuestiones anteriores, está contrastado que el modo de movilidad más resiliente a la pandemia fue el de las bicicletas compartidas, mientras que el COVID-19 provocó un descenso de los viajes de micromovilidad (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA, 2021) de aproximadamente el 10% para un caso ilustrativo como el de Madrid, lo que es relativamente menor en comparación con la caída del 80% de los viajes del transporte público (ARIAS-MOLINARES & al., 2022). Esta realidad disruptiva, presenta gran potencial para un enfoque resiliente e innovador que atienda a la inclusión, la diversidad y la perspectiva de género, para su integración en la planificación del transporte y la movilidad urbana (CARPIO-PINEDO et al., 2019). La cualidad y la organización espacial del espacio público (CARMONA, 2019), así como la proximidad a diversos usos de carácter cotidiano son aspectos capaces de favorecer la cohesión urbana (VON SCHÖNFELD & BERTOLINI, 2017) y promover la inclusión social desde el prisma de la vulnerabilidad social y la igualdad. A su vez, estos aspectos son capaces de incentivar los desplazamientos cotidianos a pie o en bicicleta que, desde el punto de vista ambiental, contribuyen a mitigar el cambio climático, y desde el punto de vista social, estimulan la vitalidad urbana y ciudades más saludables. En definitiva, son ampliamente reconocidos los beneficios a varios niveles (ecológico, social y económico), tal y como se recoge en recientes monográficos de referencias globales como *The Lancet Global health* (2022) a propósito del estudio de 25 ciudades de todo el mundo respecto a evidencias sinérgicas “retro-activas” entre diseño urbano, transporte y salud (CERIN & al., 2022).

Igualmente, corroborando la visión anterior, resulta significativo contemplar como las formas de desplazarse en el espacio urbano pueden reforzar o disminuir las desigualdades sociales y de género, ya que la movilidad se experimenta de manera diferente por mujeres y hombres, con propósitos y modos de transporte distintos. De hecho, es significativo que en algunas ciudades capitales y áreas metropolitanas de España la diferencias en el uso del transporte público pueda ser de hasta más de 10 puntos a favor de las mujeres, destacan los ejemplos de, A Coruña (68%), Gipuzkoa (66%) y Málaga (63,6%) - TRANSyT, 2022 - En la mayoría de los casos las mujeres son responsables de acompañar a los hijos (y otras personas dependientes) a diferentes lugares (guardería, escuela, actividades de ocio) por lo que pueden requerir de modos de movilidad distinta que los hombres. Así, la integración del concepto de “movilidad del cuidado” reconoce la necesidad de evaluar e identificar las características particulares requeridas por los viajes relacionados con las actividades del cuidado (SÁNCHEZ DE MADARIAGA & ZUCCHINI 2020).

2. Argumentos para la integración entre espacio público y movilidad urbana

Según el propósito descrito el monográfico ha incentivado desde su convocatoria abordar el espacio público desde un enfoque atento a la proximidad, la equidad, el diseño urbano, la resiliencia y la adaptación a nuevos procesos y dinámicas (logística, género, cuidados, digitalización...); según también el balance de ciertos marcos normativos e instrumentos de planificación de la movilidad urbana sostenible. Al mismo tiempo, estos temas son recorridos transversalmente en los artículos de este monográfico, por una visión contextual que adapta ciertos modelos y tendencias a las circunstancias locales, priorizándose de alguna manera visiones que distinguen situaciones del sur global para abordar diferentes enfoques sociales a la hora de valorar el acceso a las oportunidades urbanas (VECCHIO & al., 2020) con diversos ejemplos de América Latina (Chile, México y Perú); o situaciones que van desde ciudades medias, a municipios menores o casos insulares que no son recogidos muchas veces por patrones que se focalizan sobre grandes ciudades o áreas metropolitanas.

Derivado de la visión y el enfoque descritos el número se estructura en torno a cinco grandes bloques de contenidos - más dos artículos de experiencias urbanas -, si bien algunos de los trabajos podrían estar en más de un tópico, dado, precisamente, el carácter multiescalar, híbrido o transversal de los enfoques priorizados por el monográfico. La **primera sección**, focaliza sobre el asunto central de la proximidad a la hora de progresar en nuevos escenarios para el espacio público de la movilidad urbana. Dentro

de este bloque hay tres trabajos que abordan la proximidad desde lo social y también alguno de ellos con énfasis específico desde la salud y envejecimiento. Entre los resultados destacables de esta primera sección sobre, **Nuevos Modelos de ciudad basados en la proximidad**, el trabajo de GLEESON, MONZÓN & ALONSO pone de manifiesto como La Ciudad de los 15 minutos, se relaciona estrechamente con la interacción social y vitalidad, tal y como concluyen tras aplicar un enfoque bottom-up empleando una metodología multi-método a través de 4 calles de Madrid. Por su parte, VALENZUELA-AGUILERA Y ROMERO-TECUA, examinan la viabilidad económica de implementar este modelo en la Ciudad de México, destacando los desafíos que supone en términos de acceso a vivienda asequible y distribución equitativa de servicios. Incidiendo en el mismo argumento, VECCHIO & CANTALLOPTS estudian la relación entre el entorno construido y la accesibilidad de proximidad en Santiago de Chile, poniendo el foco en las necesidades de movilidad de las personas mayores, identificando tipologías de barrios que envejecen y ofreciendo indicaciones para adaptar las ciudades a este segmento de la población.

La **segunda sección, Enfoques alternativos para una movilidad urbana orientada a la equidad y la inclusión social**, aborda la influencia del entorno construido en la percepción de seguridad y la preferencia por caminar desde una perspectiva de género, a través del estudio de LIZÁRRAGA, CASTILLO-PÉREZ, MARTÍN-BLANCO & GRINDLAY en la ciudad de Granada. Este estudio utiliza metodologías cuantitativas para examinar cómo los elementos del entorno construido y los factores sociales disuaden de caminar, revelando diferencias significativas en la percepción de seguridad entre géneros. Otro trabajo en la misma línea, también tomando como caso de estudio Granada, es el de GRAS-GARCÍA & RUIZ-AZAROLA que evalúa la caminabilidad en esta ciudad y su relación con la mortalidad por enfermedades cardiovasculares, evidenciando la importancia de la caminabilidad en la planificación urbana para la promoción de la salud. Como tercer trabajo de esta sección, está el de SOTO VILLAGRÁN que explora el vínculo entre género, trabajo de cuidados y movilidad en Ciudad de México, ampliando las posibilidades de investigación sobre el papel de género en el estudio de los viajes que realizan cotidianamente las mujeres en los espacios urbanos.

La **tercera sección** del monográfico, **Redefiniendo la infraestructura y el diseño urbano para el progreso de la movilidad activa**, caracteriza la infraestructura ciclable de Barcelona mediante el trabajo de ROYO-ZABALA, MARTÍ-CASANOVAS & GÓMEZ-ESCODA, poniendo de relieve la interacción entre infraestructura, forma y actividades urbanas. En otro artículo relativo al modo bicicleta, MORA, BECKER, IBARRA & HERRMANN LUNECKE analizan la normativa urbana chilena, contrastando la interacción de la bicicleta con otros modos de transporte para

llegar a poner de manifiesto una falta de visión común en la planificación urbana. También respecto a la movilidad activa, pero en este caso, peatonal, RUIZ-APILÁNEZ, FERNÁNDEZ MUÑOZ & SOLÍS TRAPERO investigan los efectos de la peatonalización en Torreldones, mostrando un aumento significativo en la actividad estacionaria vinculada a la hostelería que impacta sobre los usos de locales adyacentes. Por último dentro de esta sección, TIRONI, SAGARIS, MORAGA-ZÁRATE & FORRAY, proponen una reevaluación crítica decolonial del concepto de “*Calles Completas*” desde una perspectiva latinoamericana, a modo de reflexión alternativa mediante un estudio cualitativo sobre las lagunas que ofrecen modelos globalizadores para ciertos contextos locales.

La **cuarta sección, Visiones sobre la resiliencia, la logística y la digitalización de la movilidad urbana**, agrupa varios textos temas con una visión transversal de la movilidad urbana, empezando por el de ROJAS-RIVERO, DURÁN-DÍAZ, LÓPEZ-LAMBAS & SORIA-LARA sobre la co-creación de escenarios disruptivos en San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria a través de métodos como entrevistas y un taller de discusión, revelando el potencial de estas herramientas para informar estrategias de integración del transporte. El artículo de SERRANO-ESTRADA, HUSKINSON & BERNABEU-BAUTISTA propone un método de diagnóstico de la disponibilidad y diversidad de lugares del cuidado en los entornos próximos a las paradas de metro ligero, utilizando datos provenientes del servicio web Google Places. PONCE-ROMERO explora las nuevas formas de habitar urbano producidas por repartidores de alimentos por aplicativos en Lima, y PASCUAL TORRES examina las políticas urbanas frente al aumento de la distribución urbana de mercancías en Madrid, Barcelona y Valencia.

La **quinta sección, La adaptación de políticas y planes a las nuevas demandas de la movilidad urbana**, analiza la integración de la perspectiva de género en las políticas de movilidad sostenible a través del trabajo de LLOPIS ORREGO, DORADO RUBIN, MURCIANO ROSADO & SANTIESTEBAN ÁLVAREZ. PORTO-SCHETTINO caracteriza la primera generación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en ciudades españolas de tamaño medio. Y concluyendo esta quinta sección atenta a la gobernanza de la movilidad urbana, LAMIQUIZ-DAUDÉN, BAQUERO-LARRIVA, RAMÍREZ-SAIZ & CARPIO-PINEDO, analizan cómo cinco ciudades españolas han incorporado el principio de proximidad en sus planes y estrategias.

En la **última sección** donde se recogen **Experiencias urbanas**, se muestran dos casos significativos, tales como la transformación de Pontevedra en una ciudad para caminar, analizada por PAZOS OTÓN, FARI & AVELLANEDA GARCÍA; y la integración de infraestructuras de transporte en el entorno urbano de Madrid, estudiada por ROSADO-GARCÍA & GONÇALVES.

En conclusión, este monográfico representa un esfuerzo colectivo y multidisciplinario que aborda los desafíos y oportunidades en la intersección de la movilidad urbana y el espacio público, con un enfoque particular en la proximidad, equidad e inclusión. A través de una rica diversidad de estudios de caso, análisis teóricos y propuestas metodológicas, los autores contribuyen a un diálogo crítico y constructivo sobre cómo diseñar y planificar nuestras ciudades para que sean más resilientes, sostenibles y adaptativas ante los retos del siglo XXI. Este monográfico no solo destaca la importancia de enfoques innovadores y colaborativos en la planificación urbana, sino que también sirve como un llamado a la acción para investigadores, planificadores, diseñadores urbanos y responsables de políticas públicas, animándolos a repensar y reimaginar el futuro de la movilidad urbana y el espacio público en nuestras ciudades.

3. Bibliografía

- ARIAS-MOLINARES, D. & GARCÍA-PALOMARES, J.C. & GUTIÉRREZ, J. (2022): Micromobility services before and after a global pandemic: impact on spatio-temporal travel patterns. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(9) 1058-1073. <https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2147282>
- AZOLIN, L.G. & RODRIGUES DA SILVA, A.N., & PINTO, N. (2020): Incorporating public transport in a methodology for assessing resilience in urban mobility. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 85, 102386. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102386>
- CARMONA, M. (2019): Principles for public space design, planning to do better. *Urban Des. Int.* 24, 47–59. <https://doi.org/10.1057/s41289-018-0070-3>
- CARPIO-PINEDO, J. & DE GREGORIO HURTADO, S. & SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2019): Gender Mainstreaming in Urban Planning: The Potential of Geographic Information Systems and Open Data Sources. *Planning Theory & Practice*, 20(2), 221-240. <https://doi.org/10.1080/14649357.2019.1598567>
- CARTEL, M. & KIBLER, E., & DACIN, M. T. (2022): Unpacking “Sense of Place” and “Place-making” in Organization Studies: A Toolkit for Place-sensitive Research. *The Journal of Applied Behavioral Science*, 58(2), 350-363. <https://doi.org/10.1177/00218863221090305>
- CERIN, E. & SALLIS, J.F. & SALVO, D. & HINCKSON, E. & CONWAY, T. L. & OWEN, N. & VAN DYCK, D. & LOWE, M. & HIGGS, C. & VERNEZ MOUDON, A. & ADAMS, M. & CAIN, K. & BREUM CHRISTIANSEN, L. & DAVEY, R. & DYGRYN, J. & FRANK, L. D. & REIS, R. & SARMIENTO, O. L. & ADLAKHA, D. & BOEING, G. & LIU, S. & GILES-CORTI, B. (2022): Determining thresholds for spatial urban design and transport features that support walking to create healthy and sustainable cities: findings from the IPEN Adult study. *Lancet Glob Health*, 10 (6), e895-e906. [https://doi.org/10.1016/S2214-109X\(22\)00068-7](https://doi.org/10.1016/S2214-109X(22)00068-7)
- MARTÍ, P. & SERRANO-ESTRADA, L., & NOLASCO-CIRUGEDA, A. (2019): Social Media data: Challenges, opportunities and limitations in urban studies. *Computers, Environment and Urban Systems*, 74,161-174. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2018.11.001>
- LYONS, G. & DAVIDSON, C. (2016): Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 104-116. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.03.012>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA (2021): Análisis de la movilidad en España con tecnología Big Data durante el estado de alarma para la gestión de la crisis del COVID-19. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/covid-19/bigdata/mitma_-_estudio_movilidad_covid-19_informe_metodologico_v3.pdf
- RATTI, C & PULSELLI, R. M. & WILLIAMS, S., & FRENCHMAN, D. (2006): Mobile landscapes: Using location data from cell-phones for urban analysis. *Environment & Planning B, Planning and Design*, 33 (5), 727–748. <https://doi.org/10.1068/b32047>
- SÁNCHEZ-DE MADARIAGA, I., & ZUCCHINI, E. (2020): “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- SORIA-LARA, J. A. & VALENZUELA-MONTES, L. M. & PINHO, P. (2015): Using ‘Mobility Environments’ in Practice: Lessons from a Metropolitan Transit Corridor in Spain. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 17(5), 553-572. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2014.991779>
- TRANSyT (2022): *Informe Observatorio de la Movilidad Metropolitana 2020*. Avance 2021. Julio 2022. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- VALE, D. S. & SARAIVA, M. & PEREIRA, M. (2016): Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility. *Journal of transport and land use*, 9 (1), 209-235. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.593>
- VALENZUELA, L.M. & SORIA, J.A. (2016): Un glosario para interpretar las demandas del espacio público de la movilidad urbana. En Segarra, S. & Valenzuela, L.M & Rosúa, J.L., *Paisaje con+Texto. Naturaleza, jardín, espacio público* (pp. 189-206). Granada, Ed.Universidad de Granada. Colección Arquitectura, Urbanismo, Restauración.
- VECCHIO, G. & TIZNADO-AITKEN, I., & HURTUBIA, R. (2020): Transport and equity in Latin America: A critical review of socially oriented accessibility assessments*. *Transport Reviews*, 40 (3), 354–381. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1711828>
- VON SCHÖNFELD, K. C. & BERTOLINI, L. (2017): Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48-55. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.04.012>

Luis Miguel VALENZUELA MONTES
Catedrático
Universidad de Granada

Leticia SERRANO ESTRADA
Profesora Titular
Universidad de Alicante

Giovanni VECCHIO
Profesor Asistente
Pontificia Universidad Católica de Chile