



Universidad de Valladolid

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR de ARQUITECTURA

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Peatonalidad y peatonalización.

El riesgo de confundir propósito con herramienta

Laura García García

Tutor: Santos y Ganges, Luis

Noviembre 2015

Peatonalidad y peatonalización. El riesgo de confundir propósito con herramienta

Resumen

La peatonalidad en la ciudad es un concepto que en la mayoría de los casos pasa desapercibido en las tareas de planificación y de movilidad en la ciudad. Aun peor, nos encontramos un estado de confusión y de uso indiscriminado entre los términos de peatonalidad y peatonalización.

Para llegar al correcto entendimiento de ambos términos se procede a estudiarlos desde una visión global de ciudad, siempre teniendo en cuenta que se tratan de conceptos de movilidad, pero que tienen una relación directa con conceptos que hablan de la morfología de la ciudad. Es el caso de proximidad, accesibilidad o vida urbana, cuya unión con la peatonalidad parece inmediata.

Por último se expone la diferenciación entre peatonalidad y peatonalización, y la relación de esta última con las consecuencias que vemos actualmente tras los procesos de peatonalización.

Palabras clave: peatonalidad, peatonalización, movilidad, ciudad, vida urbana

Walkability and pedestrianization. The risk to confuse purpose with tool

Abstract

Walkability in cities is an unperceived concept in most of the cases for urban plannings and mobility in cities. Even worse, we find a state of confusion and an indiscriminate use between the terms walkability and pedestrianization.

To achieve the correct understanding between both terms it is accomplished a study from a city global vision, always taking into account that are mobility terms, but which have a close relation with concepts related to the morphology of cities. That is the case of proximity, accessibility or urban life, whose union with walkability seems immediate.

Finally, it is exposed the differentiation between walkability and pedestrianization, and the relationship of the latter with the current consequences after the pedestrianization processes.

Key words: walkability, pedestrianization, mobility, city, urban life

Índice

| | |
|---|----|
| 1. <i>Introducción</i> | 3 |
| 2. <i>Sobre el concepto de peatonalidad</i> | 5 |
| 3. <i>'Peatonalidad' y otros conceptos confluentes</i> | 10 |
| 4. <i>Peatonalización y peatonalidad: del concepto a la herramienta y viceversa</i> | 15 |
| 5. <i>Argumentos y coartadas en la peatonalización</i> | 19 |
| 6. <i>Conclusiones</i> | 24 |
| 7. <i>Bibliografía</i> | 26 |

1. Introducción

A lo largo del siglo XX se ha producido una revolución en la manera de desplazarse. Consecuencia de este cambio, las ciudades han visto modificadas tanto su funcionalidad como su forma (ampliando calzadas, reduciendo aceras, destruyendo paseos, eliminando arbolado, construyendo nuevos accesos...) para adaptarse a las necesidades de un movimiento cada vez más numeroso de vehículos. Los ciudadanos se han convertido ahora en conductores, mientras que, como inevitables peatones (individuos que circulan a pie por los espacios libres públicos), ven su movimiento restringido por una tendencia que favorece esta “invasión” de máquinas. No es un asunto nuevo, Buchanan ya hablaba de la aparición abusiva de los coches en 1963 y desde entonces esto ha seguido llevándose a cabo en nuestras ciudades.

Este trabajo se centra en la ‘peatonalidad’ como una faceta de la movilidad urbana sostenible, noción de importancia creciente relativa a la situación en la que se encuentran los ciudadanos cuyo medio principal de movilidad es la circulación a pie. Examinaremos la ‘peatonalidad’ desde un punto de vista teórico y crítico, confrontando sus sentidos prácticos con la noción en boga, que es la ‘peatonalización’ (selectiva).

El interés que lleva a realizar este trabajo es la continua creación de áreas peatonales en los cascos históricos y el poco exámen realizado sobre los riesgos y las consecuencias en la movilidad general en la escala de la ciudad. Partimos de las peatonalizaciones como idea sencilla y triunfante en la evolución reciente de la ciudad, que debe ser sometida a crítica.

Para ello, es necesario realizar un breve repaso del estado de la cuestión analizando la variedad de las situaciones de las peatonalizaciones actuales. Normalmente éstas son el resultado de unas políticas urbanísticas que fomentan el modelo de segregación socio-espacial incluso en la escala metropolitana donde las peatonalizaciones se utilizan como herramienta habitual para objetivos no explicitados de modo que una herramienta de movilidad lo es también, o sobre todo, una herramienta urbanística, a veces discutible.

Uno de los aspectos a estudiar por lo tanto es cómo la peatonalización urbana como medida de moda, tiene efectos directos e indirectos a veces indeseados. Ello se observa desde una perspectiva conceptual de la movilidad como atributo social: el conjunto de desplazamientos que hacen las personas en determinados medios y por determinados motivos. Y desde una perspectiva urbanística que entiende la ciudad como un espacio democrático y donde la segregación socio-espacial propia del sistema del capital ha de ser contrarrestada.

La hipótesis planteada es que frente a la peatonalización de calle (medidas efectistas con valor político) como actuación puntual o selectiva, el enfoque debería trasladarse a la consecución de la mejor peatonalidad posible en la ciudad toda. Porque la peatonalidad, en el enfoque de este trabajo, no sólo es un asunto primordial del principio de movilidad urbana sostenible, sino que además se encuentra muy vinculada con otros ítems teóricos en las disciplinas urbanas tales como la proximidad, la serendipia, la convivencia, la integración social y el derecho a la ciudad. Así, el urbanismo de proximidad, esencialmente anti-zoning, conjugado con la concepción de los espacios públicos como clave de la vida urbana, debe ser pensado no como un nuevo instrumento formal sino como parte de un urbanismo anti-segregación, que tienda a una ciudad más justa y socialmente integrada.

La estructura de la exposición es la siguiente: se divide el trabajo en dos partes principales, la primera de ellas relativa al concepto de 'peatonalidad' y su relación con otros términos confluentes; posteriormente se procede a la identificación de la 'peatonalización' y su diferenciación con la primera, para concluir con la relación de la peatonalización con la presencia de diversas situaciones que nos encontramos en la ciudad. El fin es hacer una clara diferenciación entre las dos ideas propuestas haciendo un repaso por los resultados encontrados en la ciudad y reflejar cómo las políticas que promueven la peatonalidad cambian la ciudad con un resultado totalmente diferente de las que se basan en realizar peatonalizaciones.

2. Sobre el concepto de peatonalidad

Actualmente nos encontramos con una idea general acerca de la política en materia de movilidad de peatones como aquella tendencia (mayormente europea, de las últimas tres décadas) a mejorar la sección de la calle en materia de reparto modal, de manera que se ensanchan aceras, se crean áreas estanciales y, como medida estrella, se cierran calles al tránsito vehicular, se peatonalizan. Y en los últimos años tienden a añadirse la formación de áreas residenciales, calles de convivencia, zonas 30, etc. dentro de una política de pacificación o calmado del tráfico¹, es decir, menos coches en la calle y a menor velocidad (Sanz Alduán, 1996; Fundación RACC, 2001).

Como señala Guío en su artículo “Flujos peatonales”:

“Antes de la era del automóvil, como afirma Southworth (2005), la ‘caminabilidad’ en las ciudades era esencial, prácticamente toda la red vial urbana era peatonal, la infraestructura se compartía con vehículos de movimiento lento como vagones, carruajes y vehículos de carga mediante tracción animal” (Guío Burgos, 2010, p.7)

Por esto mismo no hacía falta reflexionar sobre el movimiento de personas y su relación con otros medios, ya que la presencia en las calles de estos últimos era minoritaria y la correlación entre ambos se producía de manera natural.

El término ‘caminabilidad’, usado por Guío en su artículo, traducción directa del término inglés ‘walkability’ que podría entenderse como el concepto más semejante a la ‘peatonalidad’² que se estudia en el presente trabajo. En una nota al pie de dicho texto encontramos la definición siendo la ‘walkability’:

“la capacidad del entorno urbano de facilitar y fomentar la caminata, brindando a los peatones comodidad y seguridad, conectando a las personas con variedad de destinos dentro de un tiempo y esfuerzo razonable, y ofreciendo condiciones de interés visual a través de la red” (Guío Burgos, 2010, p.7).

Esta idea de ‘caminabilidad’ junto con la de ‘pedestrian city’ (Paulhans, 1981) y ‘ciudad paseable’ (Lamíquiz, Porto Y Pozuela, 2009) se reúnen en el concepto de ‘peatonalidad’. Es importante incluir el factor de

1 El calmado del tráfico se trata de una cuestión amplia ligada de una forma directa con el objetivo del trabajo que no se explicará en profundidad aunque aparezca de forma puntual o como telón de fondo en la exposición. Entendemos que su relación con la peatonalidad es mas evidente.

2 El término también se puede entender como ‘paseabilidad’ como se usa en *La ciudad paseable* (Lamíquiz, Porto Y Pozuela, 2009); en cambio este tiene connotaciones de movimiento por motivos de ocio y en el presente trabajo se quieren incluir todos los casos de movimiento a pie.

escala que Peters Paulhans mencionaba: “la ciudad para peatones se rige por las reglas sobre dimensiones que le da el hombre al caminar por ella” (Paulhans, 1981, p.7)

Como reacción tardía al aumento masivo de automóviles y otros medios de transporte más invasivos en la ciudad y sobre todo por sus relaciones con los ya existentes viandantes, y promovido por el principio de la movilidad sostenible, aparece la palabra ‘peatonalidad’ en nuestros días. Actualmente no se trata de un vocablo aceptado de uso público generalizado, sino que poco a poco se va introduciendo en los mundos urbanísticos como una nueva concepción del proceso de peatonalización de calles, como un matiz a esta cultura de generación de espacios exclusivos para peatones.

La idea de ‘peatonalidad’ aparece en el urbanismo de la mano del impulso de una movilidad urbana sostenible³, lo que ha ayudado a su desarrollo y promoción, puesto que se trata de una forma de mejorar las condiciones de contaminación acústica y atmosférica dentro de la ciudad (siendo esto causa y a la vez efecto del fomento de la peatonalidad). , *“caminar es una forma totalmente sostenible de desplazamiento”* (Lamíquiz Daudén, Porto Schettino, Pozuela EchavarrI, 2009, p.26).

En estos momentos no existe una definición como tal de peatonalidad, siendo el término más cercano “calle peatonal” [aquel espacio, que en el marco de una ciudad, es, en principio, de uso exclusivo para los peatones], que surge por la problemática del automóvil en la vida urbana. Se produce un cambio en la manera de entender el caminar como la forma natural de recorrer la ciudad, quitando el papel protagonista a los vehículos motorizados. Es por esto cuando cobra sentido la imagen de ‘peatón’, persona que transita a pie por las vías públicas (Sánchez, 2014)

La movilidad peatonal, siempre mayoritaria pero minusvalorada frente a la modernidad y la imagen del desplazamiento mecanizado, ocupa el sistema principal de movimiento dentro de la ciudad. Por esto mismo, la ‘peatonalidad’ es un concepto relevante para hacer visible la funcionalidad del movimiento a pie dentro de la ciudad y la necesidad de políticas activas para ello. Sigue siendo tan importante, o incluso aún más, el movimiento a pie por las calles que cuando no existía otra forma de desplazamiento.

Paulhans ya destacaba en 1979 que “con la excepción de algunas [ciudades] muy grandes, una parte muy importante de los visitantes del centro de la ciudad llegan a pie. Los viajes restantes dentro de la ciudad son efectuados también a pie por una proporción todavía mayor” (Paulhans,

³ Se entiende por movilidad urbana sostenible aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimizan los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas (Ley de movilidad de la Generalidad Cataluña)

1981, p.23), realidad que aun hoy en día sigue dándose en las calles de las ciudades actuales europeas.

Según las encuestas consultadas, nos encontramos con que un 37% de la población de un municipio de menos de 50.000 habitantes se desplaza a pie, mientras que en el caso de municipios con una cifra de habitantes superior a la anterior se trata de un 50%⁴. Estos valores se encuentran condicionados por tamaño de la ciudad y por la capacidad el transporte público de cada municipio, tratándose siempre de datos españoles. De media un 45,9% de las personas se desplaza a pie cualquier día de la semana (llegando dicho valor al 48,8% en el caso de días no laborables), si bien es cierto que dicho valor está seguido de los desplazamiento en coche (43,2% en este caso).

Caminar es la forma más sencilla y básica, además de más antigua, de desplazarse y de poner en contacto tanto a los ciudadanos entre sí, como a estos con la propia ciudad y sus infraestructuras. Como hemos observado no se trata de algo pasado de moda frente a los nuevos medios de transporte, sino que sencillamente forma parte del funcionamiento de la ciudad y son el modo principal de desplazamientos

Hemos usado el término de movilidad, el cual requiere alguna explicación. La movilidad está definida como el “conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro” (Ley de movilidad de la Generalidad de Cataluña). La movilidad está referida al movimiento de las personas por diferentes motivos, a través de distintos modos y hacia distintos lugares.

Aceptamos una definición como movilidad la aportada por Carme Miralles, entendida como “la suma de desplazamientos que hacen los ciudadanos para acceder a los sitios de trabajo, bienes y servicios necesarios para su quehacer cotidiano. Estos desplazamientos se realizan con medios diferentes que presentan unas condiciones de uso que los caracterizan socialmente”. La movilidad peatonal será por lo tanto los desplazamientos realizados a pie por la vía pública, ya sean para acceder a una actividad dentro de la ciudad como para acceder a un servicio público/privado de transporte. Es importante matizar esto, ya que no sólo entran dentro de la movilidad peatonal los paseos, el camino desde nuestras casas a los lugares de trabajo, movimientos de uso exclusivo a pie, sino que también forman parte de este conjunto los recorridos de un medio a otro de transporte, el camino hasta los vehículos privados, los caminos a los paradas de transporte público...

⁴ Valores obtenidos de las encuestas de Movilia realizadas por el Ministerio de Fomento en 2006/2007, en este caso se hace referencia a la del 2006 ya que se tratan de movilidad cotidiana.

En la mayoría de las ocasiones nos encontramos que no se tiene en cuenta estos microdesplazamientos⁵, pero sin embargo, intervienen en el correcto funcionamiento del resto de medios de transporte. La movilidad peatonal está en la base de cualquier desplazamiento y sirve como unión, está presente en el movimiento de cualquier ciudadano dentro del área metropolitana, sea este su forma principal o como medio secundario de transporte.

El concepto de peatonalidad responde a un nuevo enfoque que busca favorecer la opción de caminar como una forma de movimiento de gran parte de la población dentro de las urbes, que es a la vez funcional y no discriminatoria.

Encontramos una definición cercana y práctica a esta idea en Valenzuela Montes y Talavera García donde explican la peatonalidad como:

“modo de transporte que mantiene una relación directa e intensa entre el habitante urbano y la ciudad a través de los sentidos, a la vez que le permite interaccionar con otros peatones (Gehl, 1971; Peters, 1981), participar de la actividad comercial y cultural en las calles (Venturi, Brown & Izenour, 1977), o apreciar el entorno natural y arquitectónico (Jacobs, 1993). En definitiva, el peatón, dada su relación con el medio urbano, puede apreciar las características singulares de las rutas por las que se desplaza, haciendo que cada una tenga identidad propia (Lynch, 1960).”

Este texto incorpora connotaciones a nivel de relación entre las personas y con la ciudad. Este modo de verlo como una forma de participar de la ciudad mientras la recorremos es el verdadero fondo de la cuestión.

Basándonos en esta cuestión y en la observación de la realidad que nos rodea, podemos entender la ‘peatonalidad’ como un modo de mejora de la situación de los ciudadanos-peatones⁶ en la que se encuentran aquellas personas cuyo medio principal para recorrer la ciudad es caminando y cuyas acciones no entorpecen el correcto funcionamiento del resto de sistemas de movilidad.

Ya el mismo Buchanan nos decía en 1963 en su ya clásico libro *El tráfico en las ciudades* que tenemos que crear “ciudades en las cuales valga la pena vivir” (1973, p. 40), y en este sentido la idea de peatonalidad desempeña un papel muy importante. Pero ¿cuál es esa idea? ¿No cambia con las escuelas, las perspectivas y los intereses?

⁵ Desplazamientos realizados a pie en el entorno urbano que implican una inversión de tiempo inferior a 10 minutos y que ayudan a la realización de una tarea o llegar a un destino específico.

⁶ Utilizamos el término ‘ciudadano-peatón’ para referenciar que no sólo se habla de las personas que circulan a pie para desplazarse, sino del grueso de la población que disfruta de la calle y que participan de la vida en ella. Se trata de una idea interesante que podría ampliarse sobre el concepto de peatón en relación con su movimiento y el de ciudadano como aquella persona que pertenece a la ciudad, participa y disfruta de ella. Sin embargo, no profundizaremos en esta riesgosa complicación conceptual para seguir con el hilo del trabajo.

Las calles no son un simple lugar de paso, sino una relación de espacios que favorecen el encuentro. Son muchas personas las que se deben beneficiar de ellas, ya que para ciertos sectores de la población participar de estas de una forma directa supone el único, o al menos principal, medio de transporte. La forma de movernos por la ciudad y los medios de los que disponemos para hacerlo, juega un papel muy importante, siendo una ciudad más socialmente justa aquella que permita el movimiento con la menor implicación del vehículo privado y promocionando los recorridos a pie, ya que estos están al alcance de toda la población. Por esto Carme Miralles (2014) ha manifestado magníficamente que:

“Así, los medios no motorizados tienen un carácter universal, los transportes de uso colectivo: democrático, y los transportes privados: selectivo “

Peatonalidad, y ‘ciclabilidad’, son asuntos muy importantes en políticas de movilidad y de ciudad en general. Interactúan de manera directa sobre la movilidad urbana, y de una forma ‘transversal’ en las políticas socio-económicas.

3. 'Peatonalidad' y otros conceptos confluentes

Para llegar a un entendimiento de la idea de 'peatonalidad', algo complejo de explicar y para llegar a una correcta interpretación debemos entender ésta como el resultado de la interrelación o asociación de varios conceptos que a continuación se expondrán. Trataremos los términos de accesibilidad, vida urbana y serendipia

El primero a tratar será la 'accesibilidad', siendo ésta la facilidad y capacidad de acceso, se trata de una cualidad de los lugares, los servicios, los espacios, para ser alcanzados por las personas, los ciudadanos. Desde un punto de vista negativo, se trata de la inaccesibilidad o la aparición de 'barreras', es entonces cuando surge la accesibilidad universal y el diseño para todos. Desde el punto de vista de la movilidad y el urbanismo aparece la accesibilidad urbana en relación al transporte y a los espacios públicos.

Son muchos los autores que previamente se han visto en la difícil situación de intentar definir lo que es accesibilidad (Sanz Alduán, 2002; Santos y de la Rivas, 2008) y se ha observado que tiene distintos ámbitos y variables, véase figura 1 (Cerdá, 2014).

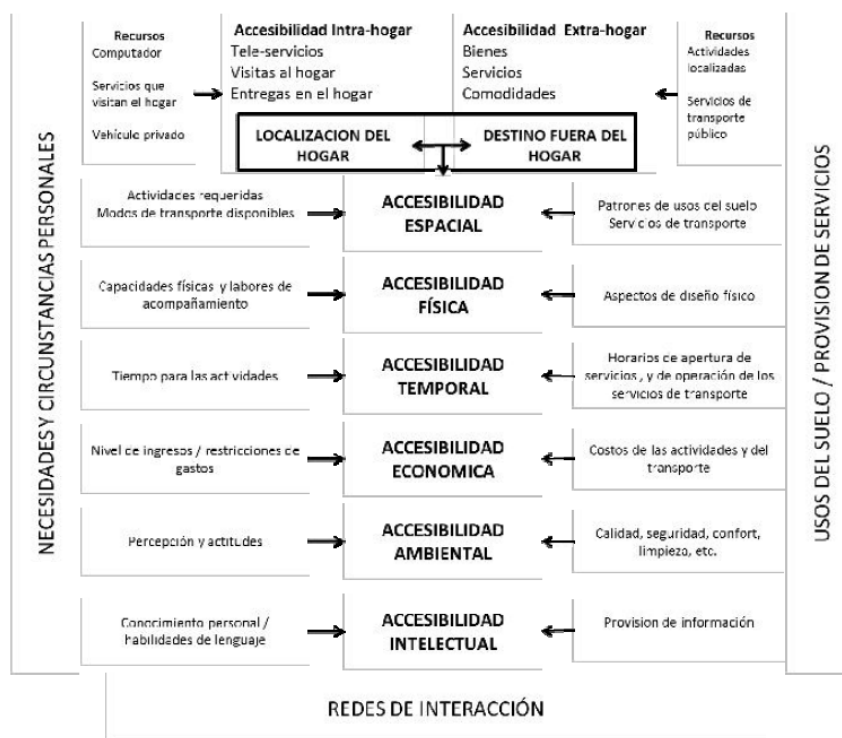


Fig.1. La accesibilidad como un concepto multidimensional (Cerdá, 2014)

Como se refleja en la imagen, actualmente se está llevando a cabo un proceso de masificación del concepto de accesibilidad en relación con cuestiones irrelevantes y que en muchos casos no están vinculados a la idea de 'capacidad de acceso'.

En el proceso de identificación de la ‘accesibilidad’ hecho por Santos y de la Rivas (2008) se señala la importancia de la unión de la accesibilidad con la movilidad urbana. Por una parte, la accesibilidad hemos mencionado se trata de una cualidad espacial, haciendo referencia al lugar. Por otra parte, la movilidad, como definía Carme Miralles, se trata de una cuestión de los ciudadanos y por lo tanto supone un atributo social, se refiere a las personas. Se trata de una matización importante ya que se une así los dos aspectos principales de la movilidad: quién se mueve y por dónde.

Sin duda alguna, la accesibilidad más conocida es la física, aquella que se ve limitada por ciertas barreras que no permiten el adecuado tránsito de las personas que se mueven a pie o que intentan acceder a un transporte o servicio público. Esta limitación afecta a todas las personas, principalmente a aquellas que puedan tener una movilidad reducida o que tengan algún problema temporal, sino también para el resto.

Su relación con el concepto que es objeto de estudio en el presente trabajo es inmediata: la peatonalidad es un trampolín para la búsqueda de la accesibilidad universal. La búsqueda del ‘diseño para todos’ se basa en la diseñar para la totalidad de las personas y no para la media general como acostumbramos a entender. Del mismo modo, la movilidad es también cuestión de la totalidad de las personas y por esto, la peatonalidad recoge el movimiento de cualquier peatón, sean cuales sean sus condiciones.

Promover un entorno accesible⁷ no significa facilitar el uso a un grupo reducido de personas, sino que es la forma de que el movimiento sea fluido y apropiado para todas la población, tanto personas con una discapacidad como la población más envejecida o todas aquellas que se ven afectadas de manera temporal por alguna lesión que limite sus movimientos o el conjunto de lo que se conoce como peatones vulnerables (Sanz Alduán, 2002), grupo de viandantes que, en la mayoría de los casos, el caminar supone su único o su modo principal de desplazamiento . Del mismo modo que la peatonalidad se enfoca a la búsqueda de mejorar la movilidad en la ciudad de todos los que por ella circulan, la accesibilidad (física) permite que esto se realice de manera adecuada, puesto que sin el desarrollo de la idea de accesibilidad universal dentro del urbanismo no estaríamos hablando de peatonalidad, y se verían restringidos, como actualmente pasa y se está intentado evitar, el acceso a ciertos servicios y espacios públicos.

La accesibilidad no sólo se relaciona con el concepto de peatonalidad a través de la supresión de barreras arquitectónicas y la implantación de

7 Según el Ministerio de Sanidad, Servicios sociales e Igualdad, un entorno es plenamente accesible cuando todos los caminos de ese entorno son accesibles, de modo que una persona con discapacidad no vea interrumpida o dificultada la realización de sus actividades porque uno de los caminos, un entorno o espacio, no es accesible y no le permite avanzar en su recorrido de forma autónoma.

ayudas sensoriales⁸, sino que también supone una connotación de cercanía dentro de la ciudad (Cerdá, 2014), un concepto que pone en relación parámetros de espacio y tiempo.

“Para Ross, la accesibilidad es la facilidad de llegar a algún destino, incluyendo los costos reales percibidos en términos de tiempo, dinero, distancia recorrida, nivel de comodidad, disponibilidad y fiabilidad del medio de transporte o de cualquier combinación de éstos” (Cerdá, 2014, p.67)

Cerdá incorpora una interpretación de accesibilidad que intenta limitar la ambigüedad del concepto. Se destaca esta cita por incluir en ella ‘la distancia recorrida’ y el tiempo de recorrido y sobre todo los costos de estos, ideas importantes que impulsan el movimiento dentro de la ciudad y que determinan en gran medida el medio de transporte escogido para realizar dichos movimientos.

La idea de accesibilidad (espacial), la cantidad de metros o minutos que tenemos que caminar para poder acceder a un servicio u otro medio de transporte, es vital para impulsar la peatonalidad. En la mayoría de los casos se entiende por cercano aquello que supongan recorrer menos de 3km⁹, los trayectos mas habituales son aquellos que implican un tiempo comprendido entre los 5 o 10 minutos (Lavadinho, 2014), todo aquello que salga de este rango en mayor o menor medida, supone un cambio de sistema de transporte en la mayoría de los casos, siendo el medio de transporte principal el vehículo privado.

La relación de la idea de accesibilidad espacial con la de peatonalidad permite plantearlo un tercer concepto que es el de ‘proximidad’, el cual está relacionado a su vez con la idea de ciudad compacta y densa. “La ciudad compacta y densa es aquella que aumenta la complejidad de las partes del sistema de ciudad generando una vida social cohesionada¹⁰ y una plataforma económica competitiva” (Rubio, 2013), por lo tanto, facilita las condiciones de proximidad. Existe una corriente de pensamiento urbanístico cuyas políticas estan enfocadas en fomentar el progreso de las ciudades compactas y densas, para aumentar el número de personas que circulan y usan las calles diariamente, como medio de transporte, con un sentido de pertenencia a la ciudad y como lugar de relación y de encuentro.

8 Aquellas que mejoran la circulación a través de los sentidos del oído como en los semáforos o las explicaciones mediante paneles táctiles de edificios históricos dentro de la ciudad

9 Conviene matizar esta distancia ya que puede estar sometida a cuestiones psicológicas como exponía Kevin Lynch: “en un entorno y ambiente estimulantes, parece probable que las distancias caminadas sean mayores que en entornos desagradables”

10 La cohesión social es el sentido de pertenencia a un espacio común o el grado de consenso de los integrantes de una comunidad. De acuerdo a la interacción social dentro del grupo social, habrá una mayor o menor cohesión. “Concepto que (Emilio Durkheim) utiliza para poder medir la integración de las personas a la sociedad”.(Repetto, 2012)

Por la relación entre la proximidad y la ciudad compacta y densa debemos incluir el término zonificación, o mas bien en este caso, el anti-zoning. La mezcla de usos permite que en esa proximidad encontremos una mayor diversidad para satisfacer las necesidades de los ciudades, reduciendo la imposición de recurrir a un medio de transporte motorizado para ello.

El mismo Buchanan nos decía hace mas de 50 años:

“la concentración de gente hace posible aportar una diversidad, de espacios, intereses y contactos(...) Es mas fácil dentro del ámbito de una sociedad “compacta”, mantener toda la gama de actividades secundarias del tipo de restaurantes, tiendas especializadas e industrias de servicios, que suelen fracasar con lamentable sencillez y prontitud si no tienen a mano una amplia clientela potencial” (Buchanan, 1973, p.38)

Desde 1963 parece imprescindible la idea de ciudad compacta para el correcto funcionamiento de ésta y la posibilidad de desarrollo económico, además de fomentar los contactos entre las personas.

La ciudad es “la cohabitación de la máxima diversidad en el mínimo espacio” (Lavadinho, 2014, p.25), no se entiende la ciudad sin la idea de proximidad, diversidad, la ocupación de la calle por sus ciudadanos, lo que implica un impulso del uso de los espacios públicos, de vivir la ciudad y usar las calles, no como unos simples carriles para el tránsito de coches, sino para que los ciudadanos la ocupen y hagan vida en ella.

Debido a esta idea de proximidad y uso de la calle, de socialización en el espacio público y de ciudadanía, podemos hacer una relación directa entre ‘peatonalidad’ y ‘vida urbana’. Nos referimos a vida urbana como aquella que se desarrolla dentro del entorno urbano, no sólo a la formación de ciudad a través de la disposición consecutiva de edificaciones, sino a la idea de vida en la calle, del uso de ésta como medio para relacionarse, hacer un intercambio de culturas y pensamiento a través de los encuentros. “Mientras trabajamos para facilitar la movilidad urbana, tengamos entonces en cuenta que moverse no sirve sino para forjar lazos” (Lavadinho, 2014, p.24), el tránsito de los ciudadanos por las calles permite ser fuente de cultura, de adaptar la escala a la escala de las personas y darle a la calle la importancia que desde su origen ha tenido como espacio para crear vínculos entre las personas.

Existe una “preferencia de los seres humanos por el caminar (Amato, 2004), como modo preferencial no sólo para desplazarse, sino también para maximizar las oportunidades de asegurar la convivencia o el ‘vivir juntos’ ” (Lavadinho, 2014, p. 22). Unido a esta idea aparecen los conceptos expuestos por Sonia Lavadinho de ‘serendipia’ como básico dentro de la ‘proximidad’ de una ciudad y que fomenta la ‘vida urbana’.

Entendemos por serendipia¹¹ a la capacidad que tiene la ciudad para descubrir partes, topar con personas y crear encuentros inesperados durante el proceso de recorrer la ciudad cuando nuestro propósito es otro distinto, como llegar a nuestro lugar de trabajo, realizar la compra, etc. Este tipo de ‘hallazgos’ son una forma de mejorar la socialización y no se hacen de una forma directa si la circulación no se produce a pie, y para ello se busca favorecer la peatonalidad en la ciudad. Encontramos la definición de una nueva característica de la ciudad, realizada por la autora antes mencionada, la capacidad de ‘laterización’, “capacidad que una persona presenta al salir a caminar y realizar otras actividades durante su trayecto, por ejemplo, tomarse un café o entablar una conversación con alguien conocido que nos encontramos por casualidad” (Lavadinho, 2014, p. 24)

La vida urbana se trata también de apropiarse del espacio público¹² de la ciudad, de utilizar la calle como una prolongación de los edificios donde habitamos. Usar la calle como lugar de estancia implica la adaptación de estos espacios a la escala humana, a la forma de relacionarse, la forma de sentarse, reclinarse o de utilizar todo el mobiliario urbano¹³ (Lavadinho, 2014). Tal vez por esto Pozueta, Porto y Lamíquiz se refieren a la ciudad paseable (los desplazamientos unidos a estar y relacionarse en la calle) a pesar de estar refiriéndose a la peatonalidad

Todos los conceptos anteriormente citados se vinculan de una forma directa con la ‘peatonalidad’ y el uso de la ciudad son formas de revalorizar el entramado de calles como algo más que el resultado de la colocación de edificios, sino lo que realmente tiene valor dentro de la ciudad: la calle es esencialmente conectora, pero es la base de la relación entre ciudadanos.

11 descubrimiento o hallazgo realizado por accidente, casualidad, inesperado y afortunado, de cosas que no se están buscando ni investigando.

12 “Entendemos por espacio público, en sentido amplio, todo espacio no edificado de la ciudad, considerado por su uso como colectivo y que no implica necesariamente que su titularidad sea pública” (Olmos Lloréns, 2011)

13 “más que simplemente para sentarse, las personas buscan hoy en día oportunidades para diversificar sus posturas corporales: apoyarse, acostarse, etc” (lavadinho, 2014, p. 29)

4. Peatonalización y peatonalidad: del concepto a la herramienta y viceversa

Tras lo expuesto anteriormente, se observa la complejidad y la amplitud del concepto de peatonalidad. Parece difícil entender la comparación de conceptos que se presenta en este punto, ¿son la peatonalidad y la peatonalización dos términos comparables? La respuesta inmediata es no, en cambio, dado el estado de confusión que vemos en nuestros días del todo con la parte es necesaria su confrontación.

La peatonalización se expresa hoy en día como un “proceso de intervención eminentemente urbanístico, mediante el cual los espacios habitualmente ocupados por el tránsito de vehículos son habilitados para el acceso preferente de peatones”. “Hacer peatonal (de paso exclusivo para peatones) una calle o una parte de la ciudad impidiendo el tráfico de vehículos por ella”(RAE). Asumimos ‘peatonalizar’ con el grueso de las actuaciones para la ‘peatonalidad’, pero en cambio, es una de las principales formas de ir en contra de la idea de peatonalidad.

Sanz Alduán (1998) evidenciaba de la siguiente manera el concepto de peatonalización: “La peatonalización está asociada en el imaginario colectivo al cierre de las calles de los centros urbanos al tráfico motorizado privado”. Promover el uso exclusivo de los viandantes a través del cierre de las calles con volardos, cambios de pavimentos y cotas en las zonas peatonalizadas son el resumen que encontramos hoy en día de lo que se entiende por ‘peatonalizar’

La Fundación RACC añade en este caso la definición de zona peatonal como otro nivel de peatonalizaciones: “se entiende por zona peatonal aquel conjunto de vías urbanas dedicadas a la circulación preferente de peatones y usuarios de sistemas de transporte no motorizados” (Fundación Racc, 2008, p. 10)

Existe en cambio una similitud primordial con el concepto a estudiar, la ‘peatonalidad’, aparecen nuevos matices, especialmente en definiciones relativas a textos más actuales, que intentan acercar el instrumento a esta idea:

“La peatonalización es una herramienta de intervención urbana en la ciudad con la que se intenta, luego de “estudios”, dar preferencias al peatón por sobre otros medios de transporte. Teniendo como principal objetivo el disfrute del espacio público por parte de los diferentes tipos de peatón” (Mérida y Espinoza; 2014, p.1)

Se define así como una ‘herramienta’, un modo para solucionar problemas encontrados en la ciudad actual debido a una distribución desigual

y discriminatoria de los medios de transporte y el espacio público. Se incluye de esta manera un fin a alcanzar: poder utilizar el espacio público¹⁴.

A pesar de esto, no podemos obviar una diferencia básica entre ambos términos: aunque ahora mismo los dos se enfoquen, o al menos se intenten dirigir, como hemos visto anteriormente en la búsqueda del uso y la vida del espacio público, ni su nivel de actuación, ni sus formas, ni sus consecuencias son iguales.

En el primer caso, se entiende peatonalización como una herramienta o instrumento que se utiliza para mejorar la movilidad, en este caso peatonal, es decir, la peatonalidad, permitiendo en este movimiento el aumento de la vida urbana, sin interferir en ningún caso con el resto de sistemas de movilidad (Valenzuela y Talavera, 2014).

En cuanto a la forma, la peatonalización es una forma de actuación en sí misma: transformación de una calle para uso exclusivo de los peatones. En cambio, dentro de la idea de la peatonalidad se incluye la peatonalización, entre otras medidas, tales como pequeñas aportaciones que facilitan el movimiento de los viandantes, que hacen mas agradable éste y que a su vez conectan toda la infraestructura urbana.

Por último, en referencia a las consecuencias, en los casos se pueden producen grandes variaciones en los sistema de movilidad y tambien producirse secuelas sociales. Toda actuación, tanto de peatonalización, como el resto de formas de fomento de la peatonalidad, ha de ser estudiada previamente, pero sobretodo, a posteriori ya que no se puede examinar cómo va a responder la población.

Como hemos mencionado, la peatonalidad es una idea que busca en la no discriminatoria de movimiento, y por esto no consiste en peatonalizaciones que transforman calles y áreas en zonas exclusivas para peatones de forma que se vean perjudicados otros medios de transporte. No se trata de un continuo proceso de creación de calles peatonales, sino la ejecución de todo un conjunto de acciones que ponen de manifiesto la correcta interpretación del papel de los ciudadanos-peatones en la movilidad urbana.

Todo lo relativo a la situación de los peatones ha tenido una evolución corta con procesos muy acelerados cuyas consecuencias se pueden observar en los centros urbanos. No se utilizaba el concepto de peatones hasta el progreso acelerado del sector automovilístico en las últimas décadas,

¹⁴ “el espacio público es, por definición, un entorno de convivencia social, donde los servicios y actividades se distribuyen de forma eficaz y eficiente para satisfacer las necesidades del conjunto de los ciudadanos” (Fundación RACC, 2008, p. 6)

simplemente era la forma natural de movimiento y las ciudades se encontraban diseñadas para que así fuese. El desarrollo tecnológico, así como aportaciones que apoyaban el funcionamiento de la “máquina” desde el Movimiento Moderno, han provocado un proceso de adaptación de las calles al coche, donde su principal objetivo es facilitar la circulación rodada o motorizada. El propio Buchanan reflejaba la huida de los peatones de las calles debido a un exceso de vehículos en ellas que generaban un ambiente molesto para su disfrute a pie (Buchanan, 1973) . Durante las últimas décadas parece que se ha llevado a cabo un proceso de examen de conciencia, promovido principalmente por las consecuencias atmosféricas que se estaban encontrando. De esta forma llegamos al punto totalmente opuesto al anterior: la total peatonalización dentro de los centros históricos, que podemos calificar de acrítica y mimética, siguiendo una moda y la amplia aceptación social, y sobre todo sin analizar las posibles consecuencias directas e indirectas en el área urbana y la ciudad toda.

Las peatonalizaciones que abundan en la actualidad son una herramienta más dentro de la multitud de opciones que se pueden llevar a cabo desde el punto de vista urbanístico para solucionar los problemas existentes. Sin embargo, en la mayoría de los casos se impone como un objetivo al que deben llegar todas las ciudades, pues se trata de una cuestión de tendencia: disponer áreas peatonales en aquellas partes de la ciudad a las que se les quiere dotar de un determinado significado o se quiere apoyar en su centralidad, su especialización funcional, su gentrificación o lo que corresponda.

Porque como decía Rolf Moneim, hemos llegado al punto en el que “una ciudad sin áreas peatonales representativas parece ahora desesperadamente anticuada” (citado por Sanz Aldúan,1998). Puede darse el caso de que lo importante no es la peatonalidad sino la representatividad urbana. Y ello es relevante porque pueden hacerse unas intervenciones urbanas que pretendan unos objetivos pero se sirvan de unos ‘paraguas’ justificativos de la movilidad sostenible... Hacer unas cosas argumentando otras no es nuevo en urbanismo pero desde luego es susceptible de análisis crítico.

La cuestión de este discurso reside en si la peatonalización ¿ es buena en sí misma? ¿es realmente el objetivo al que debemos llegar? ¿Somos conscientes de las implicaciones que tiene el uso indiscriminado de esta herramienta ante cualquier situación, como una forma de solucionar los problemas de un modo genérico? ¿Acaso carece de riesgos?

Por esto, se observa una visión que debe ser sometida a estudio del concepto, asumido como mencionábamos (¿de una manera inadecuada?) como la diferenciación de calles según su pavimento y su ancho. Pero la realidad es que engloba más que eso: consiste en una correcta repartición de

calle (en cada caso la que mejore el funcionamiento de ésta); una valoración de aquellas que deban permitir una mayor o menor permeabilidad de un lado a otro; la mejora de pequeños detalles como la adecuación de la vegetación, las bandas libres de paso, los tiempos de semáforo, el sonido de estos... Se trata de actuaciones como se mencionaba a la escala humana.

5. Argumentos y coartadas en la peatonalización

La peatonalización se debe entender como la herramienta que es, y como tal no es en si misma buena ni mala, se puede usar bien o mal. Son sus fines los que pueden ser lícitos o no.

En este punto corresponde hacer un planteamiento crítico en el análisis de forma genérica casos de peatonalizaciones en centros urbanos. Para ello nos basamos en la situación expuesta por Sanz Alduán de los enfoques de las políticas urbanas dirigidas al centro exponiendo tres conceptos en estrecha relación con éstos: el aumento del valor del suelo, la gentrificación, la terciarización y la zonificación. Se expone la relación de estas políticas, supuestamente de movilidad, afectan al resto del entorno urbano. De esta forma se evidencia la diferencia entre aplicar peatonalizaciones como herramienta de la movilidad urbana sostenible, o para otros objetivos, y el incluir esta herramienta dentro de la mejora de la peatonalidad.

En la mayoría de los casos de peatonalización se observa su interés por el centro histórico, sin tener en cuenta sus repercusiones en la ciudad toda. Parece que las peatonalizaciones son sólo una cuestión del centro. Por esto hacemos referencia a la enumeración de centros de Sanz Alduán:

“Esa multiplicidad de formas de peatonalización concluye en la configuración de varias imágenes polarizadas de los centros históricos peatonalizados. Se puede encontrar un centro histórico para el turista (la ciudad-museo), un centro histórico para el comprador (la ciudad-hipermercado), un centro histórico para las instituciones oficiales (la ciudad del poder político), un centro histórico para la diversión nocturna (la ciudad-bar)” (Sanz Alduán, 1998).

Nos encontramos con la evidencia de los intereses por los que se peatonaliza y los resultados obtenidos tras llevar a cabo este proceso de peatonalización indiscriminada.

Los procesos de peatonalización han ido variando su lugar de implantación y las implicaciones o connotaciones que tienen. El cómo y el dónde peatonalizar, afecta a muchos campos e implica la intervención de varios ámbitos de las políticas urbanísticas. Las consecuencias que derivan de lo que aparentemente son pequeñas intervenciones, como el caso de la peatonalización de una calle, tienen repercusión en el movimiento de los vehículos en todo el núcleo urbano así como a la estructura y al concepto de ciudad. Por tanto, al estudiar la realización de un proyecto de peatonalización en una calle o zona, se debería tener muy en cuenta que se ha de provocar o inducir un cambio en la movilidad general a la vez que en la percepción y el uso de los espacios urbanos, modificando la perspectiva

de la escena urbana. Pero el problema que detectamos es radical, pues el error habitual es de partida: ¿por qué se decide materializar un proyecto de peatonalización? ¿En dónde reside su base justificativa? Pues los aspectos de movilidad urbana a menudo no son sino el medio para conseguir otros fines de índole urbanística, socio-económica, etc.

La calle contemporánea refleja el paso del tiempo y la contradicción entre un trazado urbano tradicional de calles sinuosas propias en los centros que datan de época medieval, y la promoción continuada del uso del automóvil. Parece que las tendencias de las políticas de movilidad urbana desde finales del pasado siglo han sido dirigidas a la mejora de dicho tránsito de coches: las calles deben estar diseñadas para que por ellas circule un mayor número de vehículos y con mayor facilidad. Por el contrario, según las últimas estadísticas realizadas como hemos mencionado previamente, a pesar de lo que aparentemente se piensa, la mayoría de la población se traslada a pie y supone el medio de transporte más rápido en zonas urbanas debido a los grandes atascos producidos por los coches.

En contraposición con las políticas anteriormente mencionadas, ahora mismo nos encontramos en un punto opuesto, haciendo peatonalizaciones de calles en las zonas centrales sin tener en cuenta su objetivo. Los procesos de peatonalización de calles se han llevado a cabo con muchos fines, perseguidos inicialmente o como consecuencia de la realización de un conjunto de remodelaciones no estudiadas previamente.

Desde los primeros casos de peatonalizaciones en los años 20 en ciudades de Estados Unidos y las peatonalizaciones alemanas, hasta la realidad que vemos en las ciudades actuales, las políticas de peatonalización han ido cambiando o mostrando nuevos enfoques. Existe hoy una cierta variedad de posibilidades, que la muestran como una herramienta moldeable para permitir solucionar diversos problemas.

Existen dos enfoques principales: peatonalizaciones como generadores de un atractivo económico o peatonalizaciones como instrumentos mejora de la movilidad urbana sostenible y la calidad de vida urbana. Entre las primeras, podemos encontrar aquellas que van dirigidas a la creación de calles de uso exclusivo comercial o incentivadoras del turismo, su propósito principal no es la mejora de las condiciones de la calle, sino que está es un medio para actuar, se busca la peatonalización como fin (Paulhans, 1979). Aquellas que buscan la mejora de la calidad de la vida urbana, promueven la peatonalidad, o lo que es lo mismo, la adecuación de la ciudad actual para que el peatón y su movimiento, hasta ahora encontrados en una situación de discriminación, generen un aumento del uso del suelo público, siendo ahora en muchos casos un lugar de paso.

Como se observa, la utilización de un estilo u otro de política presenta una clara desventaja hacia la última que reprochaba Monheim en los años 70, donde no se apreciaba matización dentro de los objetivos de las peatonalizaciones a la “importancia de las zonas para peatones como punto central de comunicación e identificación de los ciudadanos” (Paulhans, 1979, p. 45)

Como Sanz Alduán exponía nos encontramos muchas políticas urbanas que matizan el carácter de los centros históricos: nos podemos encontrar una ciudad-museo acomodada al turismo, una ciudad de ocio nocturno, un centro histórico comercial, pero como textualmente menciona,

“...lo que es más difícil es encontrar ejemplos cercanos de centros históricos para vivir, es decir en los que convivan la residencia con el comercio, las oficinas con los talleres, los espacios libres para el juego con los monumentos, los niños con los viejos, los funcionarios con los obreros, los vecinos con los compradores”(Sanz Alduán, 1998).

Es en el menor de los casos cuando la consecuencia, o mejor dicho, el objetivo principal es realmente un fin social de recuperar de la calle como centro de intercambio y encuentro de personas.

El primero de los conceptos a relacionar con las peatonalizaciones que vemos en nuestras ciudades es el aumento progresivo del valor del suelo. Los procesos de peatonalización suponen una mejora de la imagen de las calles, una forma de hacer mas atractivas para que la gente se mueva. Mejorar la calidad significa por otro lado que sean lugares más demandados, por lo tanto, siguiendo la ley de oferta y demanda, el valor de estas calles aumenta de forma progresiva (Paulhans, 1979).

Se produce un desplazamiento de ciertas actividades a otras zonas de menor interés económico debido a un aumento progresivo del valor del suelo. En términos socioeconómicos, se produce una redistribución de la renta dentro de la ciudad, quedando las áreas peatonales como centros elitistas cuyas viviendas pasan a ser oficinas o sufren un aumento del precio del alquiler.

Se deduce de esta forma la presencia del siguiente concepto en este apartado: la gentrificación. Dadas las nuevas características de la calle se produce un proceso de gentrificación que se entiende como “proceso mediante el cual la población original de un sector o barrio, generalmente céntrico y popular, es progresivamente desplazada por otra de un nivel adquisitivo mayor” (Ecoesmas). Gran parte de la población se ve obligada a abandonar su lugar habitual de residencia debido al aumento del atractivo de dichas áreas. Como se observa, la peatonalización de ciertas calles modifica de una forma indirecta la distribución de la renta dentro de los núcleos urbanos.

Existe por otra parte una relación estrecha entre las peatonalizaciones y la terciarización: algunas de las nuevas peatonalizaciones encontradas se generan con el objetivo de impulsar una mejora económica. Desde el comienzo de las pequeñas actuaciones de peatonalización de calles aparecen aquellas cuyo objetivo es formar una calle comercial. “La peatonalización, además de ser un instrumento al servicio de la movilidad ha constituido también un elemento de dinamización económica” (Fundación RACC, 2008, p.12). El atractivo de la calle peatonal lleva al aumento del número de personas que circulan por ello y con ello el interés de parte de los comerciantes¹⁵ por situarse en ellas, sacando de estas partes de la ciudad algunos tipos comerciales y servicios de la ciudad a otras áreas.

Como consecuencia de esto, nos encontramos con una elevada terciarización del centro (Paulhans, 1979), encontrándose bombardeado de comercios y/u oficinas. Es por esta forma de crecimiento por lo que se ven áreas urbanas con solamente unas horas de actividad: la gente que pasa por la calle se mueve en busca de estos comercios, mientras estos esten abiertos.

Las peatonalizaciones encontradas en los centros que nos decía Sanz Alduán (1998), en relación con los procesos de terciarización y aumento del valor del suelo expuestos anteriormente, están unidas en gran parte de los casos a unas políticas urbanísticas de zonificación o segregación de funciones en distintas partes de la ciudad. Como se ha expuesto, muchas de las actividades y servicios que facilitan la vida urbana se ven relegadas a una posición periférica.

No se trata de una relación directa causa-efecto entre las peatonalizaciones y todos los procesos que se han mencionado: ¿Es la peatonalización de la calle la herramienta apropiada para mejorar la peatonalidad? ¿Es en sí misma un fin? ¿Es la excusa, la coartada o la máscara para obtener lo que realmente se pretende?

La relación de las actuaciones de peatonalización, desvinculadas de la idea de instrumento usado para la mejora de la movilidad urbana, con el resto de la ciudad y principalmente con sus bordes son muy claras. Los primeros problemas que emergen de las peatonalizaciones, se reflejan en el tráfico, siendo los más inmediatos los que se refieren a la capacidad de calles que asumen el número de vehículos de las que ahora no permiten su acceso. El número de vehículos circulando por una calle juega un papel muy

¹⁵ Existe un matiz entre los tipos de comercios que están a favor de este tipo de actuaciones. Aquellas grandes cadenas comerciales que son capaces de afrontar el alto precio que supone su ubicación en las áreas peatonales son las principales interesadas en estos tipos de actuaciones. En cambio, los tipos comerciales que requieren de una capacidad de aparcamiento cercano, imposible de encontrar de forma inmediata en estos casos se ven obligadas a huir de las zonas centrales peatonalizadas.

importante en la percepción de ésta para el ciudadano que va a pie, y en la inseguridad que este puede llegar a sentir.

Una mayor paradoja se da cuando, para mejorar el centro urbano y dando prioridad a medios de transporte menos invasivos dentro de la ciudad, se solucionan los problemas generados en este proceso mediante la creación de nuevas carreteras. Se trata en este caso de solucionar un problema autoimpuesto. Tras la creación de áreas de uso exclusivo para peatones y una progresiva expulsión de actividades comerciales en estas, se debe solucionar el acceso a las nuevas áreas periféricas reafirmando de esta manera la teoría de R. Monheim de que “los paraísos son a menudo zonas rodeadas de tráfico” (Paulhans, 1981, p. 43).De nuevo aparece ese empeño por actuar en los centros sin tener en cuenta la ciudad toda.

Este tipo de peatonalizaciones que, de forma directa o indirecta, dan lugar a una centrificación, conllevan la aparición de “zonas grises” dentro de la ciudad. Trasladamos de ésta forma el problema a los bordes. Detrás de la continua mejora de un área se produce un proceso de deterioro en las calles colindantes, estas no tienen el mismo interés para el comercio ni entran dentro del grupo de aquellas cuya imagen se intenta mejorar para incrementar su uso (Paulhans, 1981).

No se puede obviar la influencia de la peatonalización en cuestiones sociales que se ven afectadas directa o indirectamente, ya que como se ha dicho, es un instrumento de mejorar de la movilidad, y por lo tanto es un atributo social. Desvincular la peatonalización de calles de su carácter de instrumento de movilidad, de formar parte de un todo, es una forma de omitir este atributo social, y en muchos de los casos va en contra del principio de peatonalidad.

6. Conclusiones

Tras la realización de este trabajo se puede concluir que existe un estado general de confusión sobre los términos relativos a los peatones, tanto peatonalización como peatonalidad. Estamos ante un uso indiscriminado de ambos cuando en la mayoría de las ocasiones no reflejan la realidad de los hechos.

En primer lugar, la peatonalidad se trata de un concepto relacionado, en el campo teórico, con la movilidad urbana sostenible. Unido a las políticas urbanísticas de transporte y a la calidad de vida, se basa en la difusión generalizada de la peatonalidad. Se trata de un concepto unido a la proximidad, a la ciudad densa y compacta, a la diversidad, y a la vida dentro de las ciudades.

Falta una visión clara de la idea que desde las ‘pedestrian cities’ se quiere transmitir, ese factor de hacer una ciudad paseable, más allá del número de calles cerradas al tráfico rodado que se propongan en un plan de movilidad, puesto que en muchas ocasiones actuamos en detrimento de la correcta movilidad urbana.

Puesto que se trata de un tema complejo, volvemos a la hipótesis planteada al comienzo, para entender el concepto de peatonalidad desde una perspectiva global y no solo como un principio de movilidad. Como se ha observado la peatonalidad afecta a muchos aspectos que modifican el funcionamiento de la ciudad.

En muchos casos la defensa de la peatonalidad es justamente lo contrario a lo que se entiende: ¿Hacer una calle peatonal realmente fomentar la vida en ella? ¿Mejoran las cualidades del entorno eliminando de nuestros recorridos la imagen del coche? ¿Qué objetivos se tienen cuando las hacemos de uso exclusivo? ¿A quién está dirigida esa actuación? ¿A los residentes actuales? ¿A los turistas? ¿A los empresarios? Son el tipo de preguntas que se deben plantear desde los inicios y cuyas respuestas deben justificar las propuestas. Como decía Sonia Lavandinho:

“Cuando ponemos a disposición de los individuos la infraestructura para tomar sus desplazamientos mas fáciles, siempre tenemos que tener presente el porqué la gente quiere moverse, e intentar facilitar antes que nada la localización de las actividades y sus encadenamientos, a fin de disminuir la necesidad de moverse, o, por lo menos, de hacerlo de un modo más racional y sostenible” (Lavandinho, 2014, p. 23)

No existe una respuesta única de bueno o malo, existe una amplitud de formas de hacer ciudad y de crear vida urbana. La peatonalidad busca ser una ayuda para mejorar las condiciones actuales a través en ocasiones

pequeñas intervenciones, de mejorar lo existente, de buscar la solución adecuada para una movilidad urbana sostenible general.

En segundo lugar, una de las primeras ideas observada es la percepción generalizada de peatonalización como solución o fin al que llegar de manera global ante cualquier estado previo de la zona que se plantea cambiar, sin dar importancia a los estudios previos y justificativos que llevan a proponer dicha solución. Quizá sea este el mayor de los problemas encontrados y lo que más conflictos crea en la ciudad existente.

La peatonalización es una herramienta, y no es admisible la confusión con 'el todo' que es la peatonalidad. Se ha observado que la relación entre ambos conceptos, peatonalidad y peatonalización, no se lee como la complementación de uno con otro, o la participación de la peatonalización en las estrategias llevadas a cabo para la mejora de la peatonalidad, una relación jerárquica.

Como herramienta, la peatonalización de estar siempre sujeta a crítica, no es necesariamente buena. Todo proceso de peatonalización tiene sus consecuencias en el conjunto de la ciudad y esto es lo que se debe evaluar.

No se puede tratar como una mera cuestión del centro, no sólo en cuanto a los lugares de actuación, sino a las consecuencias que estas peatonalizaciones de los centros urbanos tienen en el resto de la ciudad.

Por último, vemos que tras la idea de peatonalización, como esa forma genérica de solución de problemas, se ocultan muchas políticas ocultas y muchos objetivos que no se muestran con claridad, siendo estos beneficiosos o no para la ciudad.

Como herramienta, se utiliza la peatonalidad no con fines de movilidad, sino como medio para llevar a cabo otras políticas como la dinamización comercial, la turistización, aumentar el atractivo del patrimonio. Sus resultados en la dinámica de la ciudad pueden favorecer a la vida urbana, pero no podemos obviar el fomento de una centralidad diferenciada, la exclusividad y la gentrificación que nos encontramos en muchos de los centros urbanos actuales.

7. Bibliografía

AMAR,G; Michaud (2009): *La marche au coeur des mobilités: éat des connaissances*. Editions du Certu, Paris.

AUC, “Propuestas de reordenación del tráfico y peatonalización”, en Tomo XIII. ESTUDIO DE TRÁFICO, fecha de referencia 29/09/2015, disponible en:http://www.gerenciaurbanismo.com/gerencia/GERENCIA/published/DEFAULT/planeamiento/nuevos_casco/2memord/prop03.pdf

B. JACOBS, Allan (1993): *Great streets*. Mit University Press Group Ltd.

BOAGA, Giorgio (1977): *Diseño de tráfico y forma urbana*. Gustavo Gil.

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida (2003): *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Electa. Barcelona.

BRAMBILLA, Roberto; LONGO, Gianni (1989): *Centros urbanos peatonales. Planificación, proyecto y gestión de zonas sin tráfico*. Oikos-tau S.A.

BUCHANAN, Colin D. (1973): *El tráfico en las ciudades*. Editorial Tecnos S.A., Madrid.

BUCHANAN, Colin D. (1968): *Bath. A study in conservation*. Minister of Housin and Local Government. HMSO, London

CAMPOS RICO, Ivonne V. (2013): “Peatonalidad y seguridad urbana” en México Seguridad, fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: http://www.academia.edu/6030393/Peatonalidad_y_Seguridad_Urbana

CERDÁ TRONCOSO, Jorge (2014): "El uso del tiempo en espacios próximos. Una caracterización de la ciudad de Barcelona" en *Ciudades*, nº17 2014, p. 65-97.

CORRAL, Carlos (2009): “Movilidad Sostenible en el Entorno Urbano. Donostia-San Sebastián la Ciudad Peatonal”, en *Jornadas Muévete: Plan de Movilidad Urbana Sostenible*, Murcia.

CORRALIZA RODRIGUEZ, Jose Antonio (2000): “Vida urbana y experiencia social: variedad, cohesión y medio ambiente” en Boletín C+F, fecha de referencia septiembre 2015, disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajcor.html>

DEGOULET, Charlotte (2013): “¿Están los centros históricos condenados a convertirse en museos?” en *Cardus, Revista de Estudios Urbanos*, fecha de referencia 22/08/2015, disponible en: <http://revistacardus.com/?p=143>

DÍAZ PARRA, Ibán (2012): “La gentrificación en la cambiante estructura socioespacial de la ciudad” en *Biblio 3W (Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales)*, fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1030.htm>

DOMÍNGUEZ, María Gisela (2015): “Fundación e identidad, una redefinición simbólica del casco histórico de Mérida” en *Consciencia y Diálogo*, 2014, vol. 4, no 4, p. 113-121. Fecha de referencia: junio 2015, disponible en: <http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/conscienciaydialogo/article/view/4748/4515>

FERRER REGALES, Manuel (1982): "Complejidad del espacio urbano. Aspectos teóricos y modelos operativos" en *Geographica*, nº 24 1982, p. 5-14.

FUNDACION RACC, Automóvil Club. *Criterios de movilidad en zonas urbanas*. Fecha de referencia: Agosto 2015. Disponible en: <http://www.enmotomasseguro.com/ Documentacion/Informes Estadisticas/INFORMES%20Y%20ESTUDIOS/A%C3%91O%202003/criterios%20de%20movilidad%20en%20zonas%20urbanas.pdf>

FUNDACION RACC, Automóvil Club (2008). *Criterios de movilidad. Las zonas peatonales*. Fecha de referencia: Agosto 2015. Disponible en: http://imagenes.w3.racc.es/uploads/file/1358_adjuntos_7_zonas_de_vianants_cast_08_07_22_2_jzq_1041b56e.pdf

GAMBOA MÉRIDA, Jonathan; SOTO ESPINOZA, Mayra Gabriela (2014): “Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos. Casos prácticos en Cusco y Piura”. Fecha de referencia agosto 2015, disponible en: http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5389/GAMBOA_JONATHAN_PEATONALIZACION_CENTROS_URBANOS_CASOS_PRACTICOS_CUSCO_PIURA.pdf?sequence=3

GARCÍA VILLANOVA, Julio & SERÓN DE LA TORRE, Alberto: “El centro histórico: Un proyecto de ciudad amable”, fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2091.pdf

GEA21, S.L., Grupo de Estudio y Alternativas (2011): Making Arenas Cozy and Sustainable “Diseño de una red peatonal Accesible” en *CIVITAS*, fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: <http://es.scribd.com/doc/66375670/Red-Peatonal#scribd>

GUÍO BURGOS, Fredy Alberto (2010): "Flujos peatonales en infraestructuras continuas: marco conceptual y modelos representativos" en *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, Fecha de referencia: Agosto de 2015, disponible en: <http://redalyc.org/articulo.oa?id=194214466011>

HOPFGARTNER, Kathrin; VIDOSA, Regina (2014): "Espacios exclusivos y excluyentes" en *Gestión y ambiente*, volumen 17, p. 21-37.

LAMÍQUIZ DAUDÉN, Francisco José; PORTO SCETTIMO, Mateus; POZUETA ECHAVARRI, Julio. (2009): *La ciudad paseable*. CEDEX . Madrid.

LAVADINHO, Sonia (2014): "Dinámicas de proximidad en la ciudad: ideas para la transformación urbana" en *Ciudades*, nº17, p. 21-39.

LYNCH, Kevin (1960): *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gil. 2012. Barcelona

MAZZA, Angelino (2009): "Ciudad y espacio público. Las formas de la inseguridad urbana" en *Ci[ur]*, nº 62 (Cuadernos de Investigación Urbanística), fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/278/272>

MIRALLES-GUASCH, Carmen (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Ariel Geografía.

MIRALLES-GUASCH, Carmen; MARQUÉT SARDÁ, Oriol (2013): "Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales" en *Ciudad y territorio: estudios territoriales*, nº 117, p. 501-510.

MÉRIDA, Jonathan Gamboa; ESPINOZA, Mayra Gabriela Soto. (2014): *Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos: casos prácticos en Cusco y Piura*. Tesis Doctoral. Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencias e Ingeniería. Mención: Ingeniería Civil.

MONZÓN, Andrés; CASCAJO, Rocio; MADRIGAL, E. y LÓPEZ, Cristina (2006): *PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible*. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_10251_Guia_PMUS_06_2735e0c1.pdf

OLMOS LLORÉNS, Joan (2011): "Movilidad como factor condicionante de la ciudad vivida" en *Ponencias cátedra ciudad; movildiad, urbanismo y calidad de vida*, fecha de referencia 22/06/2015, disponible en: <http://www.upv.es/contenidos/CACIUDAD/infoweb/caciudad/info/U0550285.pdf>

PAULHAUS, Peters (1981): *La Ciudad Peatonal*. Barcelona. Gustavo Gil.

PERONA, Alfonso; GARRIDO, Ernesto (2013): *Guía recopilatoria de implementaciones en las zonas urbanas para mejorar la seguridad vial y la accesibilidad*. FESVIAL (Fundación para la seguridad vial), Fundación ONCE, fecha de referencia 22/08/2015, disponible en: http://revista.dgt.es/images/Guia_Accesibilidad_vias_urbanas_FESVIAL-Fundacion_ONCE.pdf

RUBIO, Beatriz (2013): “Densidad urbana: ciudad compacta frente a ciudad dispersa”, fecha de referencia agosto 2015, disponible en: <http://suite101.net/article/densidad-urbana-ciudad-compacta-frente-a-ciudad-dispersa-a32530#.Vi8mULcveUk>

REYES, María Isabel Pavez (1999): “Territorialidad, redes y debate urbanístico” en *Revista de Urbanismo*, no 1.

SANTOS Y GANGES, Luis; RIVAS SANZ, Juan Luis de las (2008): "Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad" en *Ciudades*, nº 11, p. 13-32.

SANZ ALDUÁN, Alfonso (1998): “Elogio y censura de la peatonalización” de los centros históricos en *Boletín Ciudades por un futuro más sostenible CF+S*, fecha de referencia 22/08/2015, disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aasan.html>

SANZ ALDUÁN, Alfonso (1999): “La mayoría silenciada” en *Boletín de A PIE* n. 13, fecha de referencia 22/08/2015, disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/aasan.html>

SANZ ALDUÁN, Alfonso (2002). *Libro verde de la accesibilidad en España. Diagnóstico de situación y bases para desarrollar un plan integral de supresión de barreras*. Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMSERSO).

SANZ ALDUÁN, Alfonso (2004): "Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad" en *Ingeniería y territorio*, nº69.

SANZ ALDUÁN, Alfonso (2008). *Calmar el tráfico. D.G. de planificación*. Centro de publicaciones, Ministerio de Fomento.

THOMAS, Nicole (2014): “Johnston Street traffic conclusions” en *Streets Without Cars*, fecha de referencia 29/09/2015, disponible en: <https://streetswithoutcars.wordpress.com/author/nmthomas999/>