

espacio público y movilidad en la ciudad de Granada

Granada, como tantas otras ciudades mediterráneas, compacta e histórica, posee unas buenas condiciones de partida para ser una ciudad caminable, dentro de la cual es posible vivir el día a día sin depender del coche, disfrutando, además, de rincones y vistas de gran belleza. Sin embargo, la manera de vivir y planificar las ciudades que, de manera globalizada, se ha venido promocionando desde los años 60 del siglo pasado, fundamentada en el uso del vehículo privado y en la expansión urbanística, ha hecho que los modos de vida basados en las relaciones de proximidad y en las necesidades del peatón se hayan olvidado y relegado a un plano muy secundario.

Esta contradicción entre ciudad caminable y modelo territorial extensivo se encuentra bien ejemplificada en Granada: según su reciente Plan de Movilidad Sostenible Urbana más de un 50% de los desplazamientos registrados en su espacio público son a pie; sin embargo, la importancia de este dato, referido sólo al ámbito estricto de la ciudad, se desvanece cuando se coloca a la luz de la realidad metropolitana de este territorio: el principal medio de transporte usado en los desplazamientos entre los pueblos del área metropolitana y la capital es el vehículo privado, introduciendo en la ciudad una carga de tráfico motorizado que tiene graves consecuencias sobre la calidad atmosférica, acústica, visual y funcional del espacio público. Lamentablemente, ésta no es la única consecuencia negativa. A continuación se enumeran y describen los principales problemas derivados del sistema de movilidad vigente que afectan al espacio público de Granada.

1. **Baja calidad ambiental** debido a la contaminación visual, atmosférica y acústica producida por el tráfico motorizado. Se localiza fundamentalmente en:

- Sus avenidas principales, especialmente de aquellas que conectan la ciudad con su área metropolitana. En estos casos, debido a las características de su propia infraestructura, a la frecuencia semafórica y a las condiciones ambientales producidas por la elevada velocidad, estas avenidas se convierten en barreras para los peatones. Como ejemplos, las avenidas Fernando de los Ríos, Andalucía, Cervantes, Dílar, Juan Pablo II...
- Ciertas calles de barrios, incluidas muchas del propio centro, que son empleadas también como arterias de paso y no como vías de distribución interna del barrio. Como ejemplos, las calles Pedro Antonio de Alarcón, Arabial, Doctor Olóriz o Rector López Argüeta.

Los autobuses, las motos y los vehículos del servicio municipal de

limpieza contribuyen muy especialmente a la contaminación acústica de sus calles.

2. Existencia de **grandes centros atractores de vehículos** en el interior de la ciudad, que no favorecen el cambio hacia una movilidad más sostenible, sino que fomentan el uso del coche en la ciudad. Existen dos tipos principales.

- Los aparcamientos públicos, especialmente negativos en el centro, ya que sus calles son las más transitadas y al mismo tiempo las de menor sección. Muchos de ellos están integrados en recintos de administraciones y otros organismos públicos como hospitales y la propia universidad.
- Los colegios. La permisividad respecto a las paradas en doble fila, la falta de concienciación por parte de padres, madres y profesorado y la ausencia de caminos escolares seguros en la capital hacen de sus colegios una de las principales causas de colapso del tráfico en las horas de entrada y salida: las calles de sus entornos, lejos de ser lugares tranquilos, aptos para el juego y la comunicación antes y después de la entrada al colegio, se convierten en un espacio de estrés y riesgo de atropello. Son, además, oportunidades perdidas para favorecer conductas infantiles opuestas al sedentarismo

3. **Barreras Físicas.** Constituidas por elementos tangibles que impiden la conexión entre dos puntos limítrofes de la ciudad. Sus consecuencias no sólo se limitan a propiciar el transporte motorizado para salvar las distancias que estas barreras originan, sino que además crean espacios urbanos en sombra -callejones sin salida- que tienden a la marginalidad y el aislamiento de sus habitantes. A este tipo pertenecen las barreras creadas por:

- las vías férreas que atraviesan la ciudad en su sector noroeste y la propia estación de trenes.
- Los muros de grandes equipamientos como hospitales, campus universitarios, pistas deportivas y grandes colegios.
- la Ronda Sur, que configura un muro entre la ciudad y la Vega haciéndola invisible a ojos de habitantes y turistas y dificultando su disfrute como lugar para el paseo, el aprendizaje y el relax a tan solo unos minutos a pie del centro.

4. **Barreras Intangibles.** Constituidas por elementos que no impiden la relación directa entre dos puntos próximos pero si la dificultan, haciendo penosos los itinerarios peatonales, tanto por su baja calidad

ambiental como por los tiempos de espera debido a los semáforos y por el incremento de las distancias al que obligan los diseños de las interrupciones: la línea de las aceras se interrumpe en los cruces ya que los pasos de peatones se colocan de manera no alineada para favorecer la fluidez del tráfico motorizado, sometiendo al peatón a rodeos de entre 20 y 100m en cada cruce. Estas interrupciones en las intersecciones se ven aún más agravadas cuando no sólo se trata de la colocación de vallas, sino que además se resuelven mediante grandes rotondas, que si bien son elementos útiles para la fluidificación del tráfico en carreteras, en ciudad son elementos que inutilizan grandes cantidades de espacio público a favor de los vehículos.

5. **Aceras inaccesibles.** Más de la mitad de la longitud total de aceras de la ciudad presenta una anchura inferior a dos metros, y en muchos casos, independientemente de su anchura, se encuentran invadidas por elementos tales como señales, semáforos, vallas, pivotes, carteles, maceteros, farolas, contenedores de basura, aparcamientos de motos, veladores y terrazas. Son también numerosos los accesos a pasos de peatones mediante bordillos sobreelevados respecto de aquellos.

6. **Barrios inaccesibles** para personas con movilidad reducida. Por su propia topografía barrios como Albayzin, Sacromonte o San Ildefonso se han configurado a partir de empinadas calles, muchas de ellas escalonadas, que si bien son uno de los principales atractivos turísticos, dificultan el día a día de su población, especialmente de la de mayor edad que tiende al abandono de sus barrios hacia otros más accesibles, favoreciéndose con ello procesos de gentrificación. En los barrios citados el conflicto entre la conservación del patrimonio y la accesibilidad universal está servido.

7. **Pérdida de espacios para el juego y el intercambio social.** El papel protagonista de la función circulatoria se manifiesta en el propio diseño estandarizado de nuestras calles, resultado de la aplicación de módulos basados en las medidas de los vehículos. Criterios como la belleza, el clima, el ciclo del agua, la regulación de dióxido de carbono, la continuidad de corredores ecológicos o la dotación de espacios para el descanso, el refresco, el juego o las celebraciones al aire libre han desaparecido en el diseño de nuestros espacios públicos.

La propia disposición de aparcamientos en la vía pública, considerada hasta ahora un derecho, debe empezar a cuestionarse por cuanto supone la ocupación de un espacio público con un bien privado.

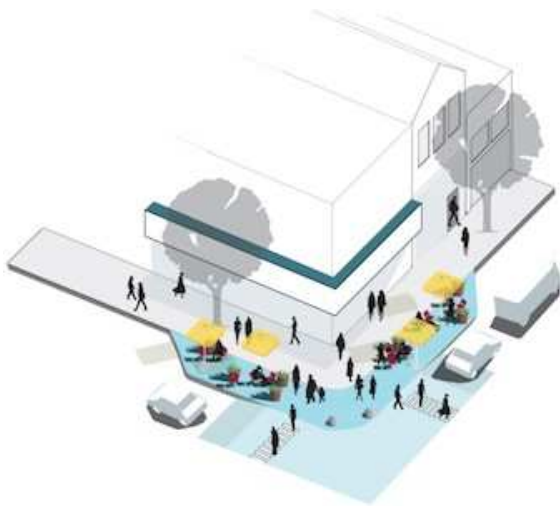
El predominio del asfalto ha acabado con otros tipos de pavimentos más blandos (como es el caso de la alpañata o tierra estabilizada con cal) más aptos para el desplazamiento a pie, desaparecidos incluso en caminos rurales. Los suelos vegetales y las gravas, grandes aliados para la regulación del ciclo del agua en entornos urbanos, también han sido

olvidados, e incluso en los alcorques, ya ridículamente reducidos, han sido sustituidos por materiales sintéticos.

8. Señalética y codificación a la medida del vehículo. Vallas, pivotes y señales, muchas de ellas redundantes e incluso contradictorias, inundan las calles recordando la hegemonía del vehículo y limitando la movilidad del peatón, incluso en aquellas calles que forman parte de Zonas 30, en las que, por definición, el peatón tiene prioridad sobre el vehículo: ¿qué sentido tienen en estas calles bandas de rodadura o pasos de peatones, si todas ellas deben entenderse ya como un espacio compartido en el que el sentido común, el respeto y la prudencia deben ser los códigos que regulen la convivencia entre los distintos usuarios? La presencia de estos elementos en estas zonas evidencian que se ha producido un cambio de nombre pero no de conducta.

Además de sus implicaciones simbólicas son fuentes de los siguientes problemas:

- Dificultan la circulación peatonal, especialmente en el caso de vallas en las intersecciones, que obligan a dilatados rodeos, ofreciendo diseños totalmente opuestos a los casos de buenas prácticas ofrecidos por urbanistas de reconocido prestigio: las esquinas no sólo deben ser lugares en los que no se interrumpa la circulación peatonal, sino en los que además deben favorecer actividades y encuentros.



Figuración de una buena esquina
www.yorokobu.es



Esquina tipo en Granada:
Pedro Antonio de Alarcón

- Reducen la sección útil de las aceras
- Ocasionan caídas y golpes y son un peligro añadido en el caso de accidentes tanto de ciclistas como de peatones, puesto que agravan los daños en caso de caídas contra ellos.
- Producen contaminación visual y reducen de la calidad estética de las calles, abigarradas de elementos de fundición.
- Gasto público innecesario

9. Decisiones políticas ajenas a los ciudadanos. Las transformaciones del espacio público se hacen siguiendo un erróneo concepto de participación: una vez tomada la decisión, esta es mostrada a los ciudadanos, que han vivido ajenos a su elaboración. Este proceso lleva a sucesivos fracasos, pues incluso cuando las soluciones planteadas pudieran ser acertadas, los vecinos oponen resistencia al cambio impuesto. A este problema hay que sumar la premura con que habitúan a tomarse las decisiones sobre el espacio público, sin un debate y un consenso previo; a este respecto cabe sumar una reflexión: la trampa de las subvenciones para la construcción o reforma de infraestructuras, que obliga a la aprobación de proyectos en los que prima la rapidez frente a la calidad y el consenso ciudadano. En definitiva, es necesario un cambio hacia la exigencia de calidad en el espacio público (la transformación de calles y plazas son cuestiones urbanas integrales y no pueden ser abordadas como operaciones de suma o resta de infraestructuras) y la exigencia de acciones políticas dirigidas a implicar e ilusionar a los ciudadanos en los proyectos de transformación de sus espacios, tal como manifiesta el lema de la Semana Europea del presente año: "Nuestras calles, nuestra elección".

En Granada, a 22 de febrero de 2104



Ana Montalbán Navas

Presidenta de la Asociación Camina Granada