

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

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

Vol. LVI, Nº 220, verano 2024

Págs. 665-690

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.17>

CC BY-NC-ND



Proximidad y herramientas de planificación en España: los casos de Barcelona, Castelló de la Plana, Pontevedra, Valladolid y Vitoria-Gasteiz

Patxi J. LAMIQUIZ-DAUDÉN ⁽¹⁾

María Teresa BAQUERO-LARRIVA ⁽²⁾

Alba RAMIREZ-SAIZ ⁽³⁾

José CARPIO-PINEDO ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Profesor contratado doctor

⁽²⁾ Investigadora Postdoctoral Margarita Salas

⁽³⁾ Investigadora contratada predoctoral

⁽⁴⁾ Profesor permanente laboral

⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ Universidad Politécnica de Madrid (UPM)

Resumen: Este estudio analiza las políticas relacionadas con la ciudad de proximidad en Barcelona, Castelló de la Plana, Pontevedra, Valladolid y Vitoria-Gasteiz, para identificar cómo han incorporado este principio en sus planes, estrategias y acciones y comprender los valores y limitaciones de cada tipo de plan (Agenda Urbana Española, AUE; Plan General de Ordenación Urbana, PGOU; Planes de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS; etc.). Tras el análisis estructurado de los documentos aprobados, destacan varios elementos de gran potencial: el uso de una nueva unidad espacial, la “*superilla*”, de fuerza comunicativa comparable a la de la ciudad de 15 minutos, y además nuevo ámbito para concentrar las actuaciones urbanísticas en la ciudad consolidada; la existencia de una gran cantidad de

Recibido: 09.07.2023; Revisado: 12.01.2024

Correo electrónico (1): francisco.lamiquiz@upm.es; Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4725-8829>

Correo electrónico (2): mt.baquero.larriva@upm.es; Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0001-5127-5440>

Correo electrónico (3): alba.ramirez@alumnos.upm.es; Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0003-3882-9634>

Correo electrónico (4): jose.carpio@upm.es; Nº ORCID <https://orcid.org/0000-0003-1508-4246>

Los/as autores/as agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

acciones en los cuatro ejes de la proximidad (accesibilidad, uso del suelo, espacio público y participación); y el potencial de la AUE como herramienta de planificación integrada urbanismo-movilidad.

Palabras clave: Ciudad de proximidad; Planificación integrada; Movilidad sostenible; Espacio público; Agenda Urbana Española

Proximity and Planning Tools in Spanish: the cases of Barcelona, Castelló de la Plana, Pontevedra, Valladolid and Vitoria-Gasteiz

Abstract: This study analyses the policies related to the proximity city in Barcelona, Castelló de la Plana, Pontevedra, Valladolid and Vitoria-Gasteiz (Spain) in order to identify how they have incorporated this principle into their plans, strategies and actions and understand the values and limitations of each type of plan (Spanish Urban Agenda, Land Use Plan, SUMP; etc.). After a structured analysis of the adopted documents, several elements with great potential stand out: the use of a new spatial unit, the *superilla*, with a communicative power comparable to that of the 15-minute city in Paris, and also a new area for concentrating development actions in the consolidated city; a large number of actions in each plan covering the four axes of proximity (accessibility, land use, public space and participation); and the potential of the Spanish Urban Agenda as a tool for mobility-urban planning integration.

Keywords: Sustainable mobility, Urban Planning, City of proximity, Public space, Spanish Urban Agenda

1. Introducción

Los modelos de proximidad buscan promover la accesibilidad, inclusión, salud, bienestar y sostenibilidad, reduciendo la necesidad de desplazarse grandes distancias y fomentando la movilidad a pie y a bicicleta como medios de transporte sustentables para alcanzar los servicios básicos diarios. La idea de tener los servicios básicos cerca de la vivienda ha nutrido la historia de los modelos urbanísticos desde hace más de 100 años, con propuestas notables como las de Ildefons Cerdà en 1859 para Barcelona en Europa o la de Clarence Perry para la Unidad de Barrio en Norteamérica en 1926 (PERRY, 1929). Posteriormente la idea volvió en los años 80 en ambos lados del océano con el concepto de Ciudad de Distancias Cortas o “*Stadt der kurzen Wege*” en Alemania y los modelos de “New Urbanism” (AUDIRAC & SHERMYEN, 1994) o “Transit-Oriented Development” (TOD) (CALTHORPE, 1997) en Estados Unidos, ambos eventualmente integrados en el movimiento por el “Smart Growth” y se focalizó en la importancia del desplazamiento a pie, con la idea de “Walkable City” (SOUTHWORTH, 2005) o Ciudad Paseable (POZUETA & al., 2009). En la actualidad, frente a la crisis del cambio climático y tras la pandemia del COVID-19 (MARDONES-FERNÁNDEZ DE VALDERRAMA & al., 2020) han resurgido estos principios y son promovidos por organismos internacionales,

como medios para conseguir los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y los objetivos Europeos de reducción de emisiones (MARIN-COTS & PALOMARES-PASTOR, 2020), sobre todo las procedentes del transporte que ascienden al 71% (PARLAMENTO EUROPEO, 2019). Ejemplos RECIENTES de estos modelos son TAMBIÉN el de la ciudad de 15 minutos de París o el Urbanismo ecosistémico de Barcelona.

1.1. Concepto de proximidad

Los modelos urbanos de proximidad se basan principalmente en la definición de accesibilidad (HULL & al., 2012; SILVA & LARSSON, 2018; STRAATEMEIER & BERTOLINI, 2008), un concepto de gran potencial para la planificación integrada del transporte y el urbanismo (BATTY, 2009). Aunque existen múltiples definiciones de accesibilidad y maneras de medirla, una de las más usadas es “La medida en que el sistema de transporte permite a las personas llegar a actividades o destinos por medio de uno o una combinación de modos de transporte” (GEURS & VAN WEE, 2004, p. 36).

Como punto de partida teórico, la proximidad se entiende aquí como “cercanía” o proximidad geográfica ante las proximidades cognitivas,

organizativas, sociales e institucionales discutidas por (BOSCHMA, 2005). La accesibilidad por proximidad o cercanía se define por contraste con la accesibilidad por movilidad (SILVA & al., 2023) y podría describirse en una doble dimensión: la proximidad sería básicamente subjetiva y binaria (sí/no), mientras que la accesibilidad sería una variable objetiva y continua (tiempo/distancia). La proximidad permite sintetizar el nivel de accesibilidad como acceso acumulativo a los puntos de interés (“Points of Interest” o POIs en inglés), mediante indicadores muy simples con gran aplicabilidad en políticas y prácticas urbanas como los de GIL SOLÁ & VILHELMSON (2019). Un ejemplo reciente es el modelo de ciudad de los 15 minutos de París, que además prioriza el umbral de tiempo máximo sobre la distancia (CARPIO-PINEDO & al., 2021). Se puede así entender el tiempo de desplazamiento no limitado únicamente a ser un valor cuantitativo expresado en minutos, sino que también como un descriptor de la estructura de la ciudad, permitiendo evaluar los niveles de cercanía física que la realidad urbana puede brindar a sus ciudadanos (MIRALLES-GUASCH & SARDÀ, 2013), en la que los habitantes puedan por ejemplo acceder físicamente a todas sus actividades básicas a distancias que no les lleven más de 15 minutos a pie o en bicicleta (MORENO & al., 2021).

1.2. La unidad espacial

Existe una discusión sobre cómo definir los límites de planificación en los modelos de proximidad, si la unidad de medida es métrica o temporal (5, 10, 15, 20, 30 o 45 minutos), que a la vez esto difiere según el medio de transporte, a pie, en bicicleta y/o en transporte público. O si se debe hablar de espacio público, barrios, territorios o ciudades o que, a su vez, no sería lo mismo hablar de zonas urbanas y zonas rurales. Cuando se habla de accesibilidad a pie, generalmente se justifica en la distancia caminable, por ejemplo 10 a 15 minutos correspondería a 800 a 1200 metros (MARQUET & al., 2017; SILVA & ALTIERI, 2022). Esta forma de medir se denomina “*cronourbanismo*” y se relaciona con el urbanismo del tiempo italiano de los 90, cuyo foco es la calidad de la vida diaria de las personas.

Según HERNÁNDEZ AJA (2000) el barrio es la unidad mínima de planificación, apropiación y participación en la ciudad. Según el autor, la escala de barrio es “lo suficientemente grande como para permitir la libertad individual y lo suficientemente pequeña como para posibilitar una densidad de redes sociales que garanticen la responsabilidad social” (HERNÁNDEZ AJA & al., 1997).

Sin embargo, la misma escala de “barrio” no es fija. Por ejemplo, para el “*New Urbanism*” se basaba en la escala de barrio o “unidad vecinal”, que, si se toma el límite de 15 minutos de París, este incluiría alrededor de 13 “unidades vecinales” (LAMÍQUIZ DAUDÉN & al., 2022). Por otro lado, en Países Bajos en la ciudad de Utrecht, se está aplicando el modelo de ciudad de los 10 minutos “*tienminutenstad*” combinándolo con el modelo TOD y el desarrollo centrado alrededor de la red de transporte público con el fin de crear una ciudad policéntrica. En Seattle, la unidad es el “*urban village*”, que es una zona de ordenanza. En Melbourne y Edimburgo, la unidad de análisis es el barrio de 20 minutos, considerando viajes de ida y vuelta de 10 minutos de la vivienda hacia los destinos, caminando, en bicicleta o en transporte público (STATE GOVERNMENT VICTORIA, 2017).

Por otro lado, BÜTTNER & al. (2022) identifican ocho principios básicos como marco de desarrollo y rediseño de una ciudad de proximidad llamándola “ ± 15 -Minute City”, en la cual el foco no sería el tiempo sino la accesibilidad a los servicios de manera equitativa por su distribución espacial (distancia); al tiempo, incorpora la implementación de indicadores como diseño para todos (sin barreras), seguridad y accesibilidad económica para todos. Estos principios son:

1. Proximidad a servicios esenciales: los habitantes pueden acceder a servicios esenciales en un tiempo razonables a pie, bicicleta o mediante otros dispositivos no motorizados.
2. Proximidad a transporte público: los residentes tienen acceso al transporte público cerca y sin barreras, para llegar a áreas que estén fuera de su vecindario sin tener que depender del coche.
3. Densidad: Densidad de población y empleo dentro de un área para apoyar las empresas y servicios locales.
4. Mezcla de uso del suelo: los residentes pueden encontrar una variedad de usos que satisfagan sus necesidades diarias y funciones urbanas cerca de su vivienda.
5. Calles caminables y ciclables: infraestructura peatonal y ciclable conectada, sin barreras y confortable para peatones, ciclistas y otros usuarios de medios no motorizados.
6. Espacio público y sentido de lugar (“*placemaking*”): co-creación de lugares en comunidad para fortalecer la conexión y la identidad de nuevos lugares que se ajusten a sus necesidades.

7. Inclusión: todos los residentes pueden moverse de manera segura y sin barreras en los espacios públicos y hacer uso de los servicios, independientemente de sus capacidades individuales, edad, género u origen.
8. Ubicuidad: distribución de los principios anteriores en toda la ciudad de manera que estén al alcance de todos los habitantes de la ciudad, independientemente de su estatus socioeconómico y otras circunstancias personales.

1.3. Riesgos y críticas del modelo de proximidad

Como crítica principal, algunos expertos señalan el riesgo de gentrificación en el caso de la ciudad de proximidad debido al incremento de precio que podría suponer una nueva comunidad accesible y amigable para peatones y ciclistas, que atrajera a quienes pueden pagar un precio de la vivienda más elevado. Sobre todo, si la inversión y la remodelación de una ciudad se llevan a cabo sin políticas sociales claras y garantías de acceso y mantenimiento de la vivienda social y de alquiler. (BRUNTLETT, 2022; POZOUKIDOU & CHATZIYIANNAKI, 2021; RAMÍREZ SAIZ & al., 2022). Sin duda es un efecto posible particularmente si se actúa en zonas centrales o con otro potencial a considerar en la selección de casos.

Por otro lado, recientemente el tema ha alcanzado las redes sociales y han surgido críticas basadas en teorías conspirativas que hablan de “encarcelación urbana” (PADDISON, 2023) o “conspiración estalinista para confinar a la gente en guetos” (REID, 2023), restricción de libertad relacionada al control del uso del vehículo privado y de las emisiones contaminantes personales (BAKER & WEEDON, 2023), de las que no existe evidencia científica.

1.4. Relación de la proximidad en la Planificación Urbana de España

En España a partir de la Constitución de 1978 y de la Sentencia 61/1997, de 20 de marzo del Tribunal Constitucional, la planificación urbanística pasa a ser competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas, partiendo del esquema tradicional de la Ley del Suelo de 1976 (LS 1976), que diferencia entre Planes Generales de Ordenación Urbanística Municipales (PGOU), Planes Parciales, Planes Especiales, etc. (HERNÁNDEZ-PARTAL, 2020).

Aunque en nuestro país no se cuenta con una legislación estatal que regule la movilidad urbana en conjunto (OBSERVATORIO DE TRANSPORTE, 2019), algunos instrumentos internacionales como la antigua Agenda Local 21 (1992) (ECHEBARRÍA MIGUEL & AGUADO MORALEJO, 2003) y la Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas aprobada en Quito en 2016 (ORGANIZACIÓN NACIONES UNIDAS, 2016) donde se enfatizan la necesidad de la planificación integrada a largo plazo con el objetivo de optimizar la dimensión espacial como un compromiso político global. Dentro de esta se establecen los 17 Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS) incluyendo ciudades sostenibles, inclusivas, seguras, saludables, resilientes y la transición a energías renovables.

Como respuesta a estas iniciativas internacionales, tras un amplio proceso de participación y consenso, a partir del año 2019 se establece la Agenda Urbana Española (AGENDA URBANA ESPAÑOLA, 2016; DE LA CRUZ-MERA, 2019) como una política de Estado con visión al 2030, con el fin de lograr pueblos y ciudades más sostenibles, justas y saludables. Se trata de un documento de planificación estratégica sin carácter normativo de adhesión voluntaria. Plantea diez objetivos estratégicos, entre ellos el número cinco es el de “favorecer la proximidad y movilidad sostenible” (MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, 2019) y uno de sus indicadores de seguimiento y evaluación es la disposición de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Además, la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, establece que como obligación para que los municipios reciban subvenciones estatales para el transporte público, deben desarrollar un PMUS (INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA, 2006).

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un instrumento de desarrollo relativamente reciente en España y que despegó primero en Cataluña gracias a la pionera Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad y luego a nivel estatal, en relación con la financiación de la redacción de múltiples PMUS por el Ministerio y del impulso por parte del IDEA (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía). Este último define el PMUS como “un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos” (INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y

AHORRO DE LA ENERGÍA, 2006, p. 49). Su alcance corresponde al ámbito de competencias de cada Municipio y entre sus funciones está la de coordinar acciones entre los PGOU, Planes de Transporte, Estrategias de Medio Ambiente y Estrategias de Seguridad Vial, entre otros planes (INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA, 2020). Lo cierto es que dicha visión integrada de la planificación del urbanismo y de la movilidad, de PGOU y PMUS, a pesar de excepciones notables como los intentos de la citada ley catalana o el de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana o lo que finalmente pueda aportar el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible estatal (en tramitación), parece estar lejos de pasar de los principios generales. Así, en el análisis sistemático de 10 PMUS y PGOU realizados por PORTO (2022) se concluye que dicha coordinación al igual que la proximidad como consideración del espacio público y de los usos del suelo para lograr la vitalidad urbana y promover los modos no motorizados, casi no aparecen en los Planes de Acción de los PMUS. Por el contrario, la mayor parte de las medidas de los PMUS se centran en el transporte público, el tráfico motorizado y las redes, en particular la infraestructura viaria.

1.5. Enfoque y objetivos

La investigación parte de considerar la proximidad como un principio básico y de gran potencial para planificar ciudades más sostenibles desde el punto de vista no solo de movilidad sino también de construcción de lo local y la comunidad. Un principio que sin embargo ha resultado difícil de incorporar en la planificación de las ciudades. Ahora, el éxito de París o Barcelona ofrecen una oportunidad de comprender mejor este tema.

En este contexto, el presente artículo analiza cinco ejemplos de ciudades españolas que han destacado por su transformación en ciudades de proximidad (Barcelona, Castelló de la Plana, Pontevedra, Valladolid y Vitoria-Gasteiz) y, por tanto, cinco casos con posibles lecciones sobre la integración de las políticas urbanas y de movilidad que es lo que exige este tipo de urbanismo. Los objetivos de este estudio son los siguientes:

- Entender cómo han incluido la proximidad dentro de su planificación en términos de visión y principios, de continuidad y coordinación entre los planes, del tipo de proximidad que se aplica, de la escala o unidad espacial para ello y del tipo de liderazgo y participación.
- Analizar hasta qué punto los requisitos de la ciudad de proximidad tienen peso en las estrategias, acciones y programas de dichos planes o se quedan solo en principios. Por ejemplo, si hay acciones específicas para promover la accesibilidad a equipamientos y al transporte público, para la densificación y diversidad de los usos del suelo, el reequilibrio de las calles a favor de peatones y ciclistas.
- Comprender mejor las posibilidades y limitaciones de cada tipo de plan - PGOU, PMUS, Agenda Urbana Española (AUE) - y la relación entre ellos que ha hecho posible en cada caso la transformación urbana.

2. Metodología

Para alcanzar los objetivos mencionados, el presente trabajo se ha basado en una revisión bibliográfica de los documentos y literatura gris

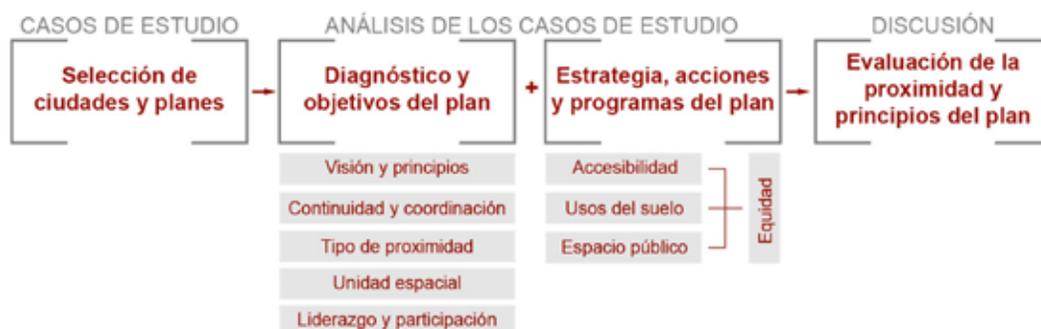


Fig. 1 / Metodología utilizada para el estudio

Fuente: Elaboración propia

disponibles para cada caso de estudio. El proceso se ha desarrollado en 3 etapas: Selección de casos de estudio, análisis y discusión (FIG. 1).

2.1. La planificación en los casos de estudio y su relación con la proximidad

Se han seleccionado cinco ejemplos de ciudades españolas que han incluido criterios de proximidad en su planificación urbana a diferentes niveles, teniendo en cuenta su tamaño de población, su nivel de aplicación (PMUS, AUE, y otros planes) y su distribución a lo largo del territorio español (FIG.2). Cabe señalar que, aunque se encontraron otras ciudades con características similares como Málaga, Zaragoza, Bilbao, entre otras, se han seleccionado las ciudades de Barcelona, Castelló de la Plana, Pontevedra, Valladolid y Vitoria-Gasteiz, como casos de estudio. Sin ánimo de exhaustividad, la muestra seleccionada se centra en ciudades de tamaño medio pero incluye otros tamaños de ciudad, ofrece una considerable diversidad de localización geográfica y, lo más importante, representación de los tres tipos de instrumentos a analizar. En cuanto a la comparabilidad, se estima suficiente, dado que la proximidad y el análisis realizado se centran en la escala local.

Otras ciudades, sobre todo aquellos que se encuentran implantando de manera activa las estrategias de la Agenda Urbana Española (AUE) pueden presentar políticas en favor de la ciudad de proximidad. Sin embargo, se han utilizado aquellas ciudades que han acumulado mayor renombre nacional e internacional por su aproximación a dicho modelo de ciudad (GAINZA & ETXANO, 2014; JIAO & al., 2019; POZOUKIDOU & CHATZIYIANNAKI, 2021; RCQC, 2020), o

que presentan la documentación completa con respecto a sus planes y políticas (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2020a).

Para cada uno de los casos de estudio, se han analizado los siguientes elementos, clave para la comprensión del marco de proximidad dentro de sus documentos de planificación, buscando las políticas relacionadas con cada uno de los aspectos:

- 1. Visión y principios:** ¿cuál es el elemento clave del proyecto de proximidad (superilla, comercio...) ?, ¿cuál es su relación con el resto de los principios, objetivos o estrategias del plan?
- 2. Continuidad y coordinación:** ¿ha tenido en cuenta planes anteriores?, ¿se mencionan o se relaciona con otros planes o estrategias municipales (PMUS, PGOU, AUE, Plan de Accesibilidad, Plan de Barrios, ¿etc.)?
- 3. Tipo de proximidad:** ¿se refiere a la proximidad por tiempo o a la proximidad como accesibilidad (distancia)?
- 4. Unidad espacial:** ¿Qué escala aborda? Barrio, calle, ciudad, etc.
- 5. Liderazgo y participación:** ¿cuál es la concejalía, entidad o cargo-alcalde que ha liderado el plan?, ¿ha participado la ciudadanía en la redacción, concepción, implantación, etc., del plan?

Posteriormente, se han evaluado los planes en cuanto a las estrategias, acciones y programas propuestos. Este análisis está basado en los 8 criterios estipulados por BÜTTNER & al. (2022) “± 15- Minute City”, agrupados en 4 categorías, siendo la “equidad” analizada de forma transversal a las otras tres.

CIUDAD	POBLACIÓN	TAMAÑO	PLAN DONDE FIGURE LA PROXIMIDAD	COMUNIDAD AUTÓNOMA
BARCELONA	1 656 725 hab.	Grande	Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	Catalunya
CASTELLÓ DE LA PLANA	170 244 hab.	Media	Agenda Urbana Española (AUE)	Comunitat Valenciana
PONTEVEDRA	82 828 hab.	Pequeña	Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	Galicia
VALLADOLID	298 866 hab.	Media	Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)	Castilla y León
VITORIA-GASTEIZ	256 743 hab.	Media	Plan de Movilidad sostenible y Espacio público (PMSEP)	Euskadi

FIG. 2 / Casos de estudio seleccionados de ciudades españolas con políticas de proximidad

Fuente: Elaboración propia

1. **Accesibilidad:** proximidad a servicios esenciales y transporte público.
2. **Usos del suelo:** Densidad y mezcla de usos.
3. **Espacio público:** Calles paseables y ciclables, y generación de espacio público y de pertenencia.
4. **Equidad:** Inclusión y eliminación de barreras, y ubicuidad de los usos a lo largo de la ciudad.

2.2. Materiales y recursos utilizados

Para el análisis realizado, se han utilizado los documentos disponibles de manera digital en los repositorios oficiales de los ayuntamientos de las ciudades seleccionados.

Estos documentos corresponden a los planes que se encuentran actualmente en vigor, aunque se ha recurrido a documentos anteriores en los casos que sean necesarios para obtener un contexto mayor, mejorando así la comprensión de la aplicabilidad y evolución de las políticas de proximidad que se están implantando a fecha de redacción del presente artículo, de junio de 2023.

Resultados del análisis de la planificación en los casos de estudio y su relación con la proximidad.

3.1. Evaluación del marco de proximidad aplicado en cada caso de estudio

A continuación, se realizará el primer análisis, de naturaleza cualitativa y de revisión de la documentación existente, con el fin de conocer el contexto de cada ciudad en lo relativo a políticas de ciudad de proximidad.

3.1.1. Barcelona (Pla de Movilidad Urbana 2024 – PMU)

En el caso de la ciudad de Barcelona se ha seleccionado el PMU por ser el instrumento en el cual se formalizó por primera vez el concepto de superilla.

Visión y principios

El *Pla de Movilidad Urbana 2024 de Barcelona* (PMU 2024) (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2022) es un documento estratégico que describe

los objetivos y acciones de la ciudad para lograr una ciudad con movilidad más sostenible, abordando los impactos sociales, ambientales y económicos del uso del automóvil privado. En términos de visión a medio y largo plazo, el PMU 2024 busca alcanzar la intermodalidad óptima, donde cada modo de transporte cumpla una función específica según el tipo de viaje deseado. Para lograrlo, se aprovecharán las nuevas tecnologías con el fin de mejorar integralmente la movilidad urbana. Esta visión se desarrolla en base al concepto de “*superilla*” o supermanzana como foco de modelo de proximidad, mediante la regeneración de la ciudad a través de acciones de transformación del espacio público, reducción de la movilidad motorizada, impulso de la movilidad activa, promoción de la renaturalización y mejora bioclimático, para un urbanismo orientado a las personas y a la salud. El concepto se debe a la visión del ecólogo urbano Salvador Rueda y a los desarrollos de la Agencia de Ecología urbana de Barcelona (MUELLER & al., 2020).

De esta manera los principales ejes estratégicos y sus objetivos del PMU 2024 son los siguientes:

- Movilidad segura: Reducir la accidentalidad asociada a la movilidad.
- Movilidad saludable: Fomentar la movilidad activa, reducir la contaminación atmosférica y acústica derivada del transporte.
- Movilidad equitativa: Fomentar usos alternativos de la vía pública, garantizar una movilidad equitativa y accesible para todos (edad, condición física, género, renta económica y barrio), mejorar las condiciones de la movilidad laboral y de la vida cotidiana.
- Movilidad inteligente: Incrementar la eficiencia de los sistemas de transporte, incrementar el uso de los vehículos de uso compartido, incorporar las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad y mejorar los servicios de movilidad (“*Mobility as a Service*” o MaaS, en inglés).

Continuidad y coordinación

Desde el punto de vista urbanístico, el Plan de Acción Metropolitano (PAM) es el documento que guía la acción del Gobierno Metropolitano de Barcelona (ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA, 2011). Dentro su objetivo número 24, se establece la necesidad de elaborar el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana (PMMU) para gestionar la movilidad en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) por separado, prestando

especial atención a la seguridad, la sostenibilidad, la eficiencia y accesibilidad, que a su vez actúa como marco de referencia para la coordinación de los PMU de cada municipio, que se actualizarán cada 6 años según la Ley de Movilidad o Llei de la Mobilitat (LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, 2003). Esta ley es pionera en España por ser la primera en regular planes de movilidad en una norma regional, destacando la propuesta de planificación integral entre transporte y urbanismo (OBSERVATORIO DE TRANSPORTE, 2019).

En el PMU 2013-2018 de Barcelona (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2014), se incorporó el modelo de supermanzana (*superilles*) como pieza fundamental de jerarquización vial y elemento clave para definir el cambio en el modelo de movilidad. Dentro de las líneas de acción se incluyeron la reorganización de la red urbana en supermanzanas y otras medidas para calmar el tráfico para mejorar la accesibilidad, la seguridad y la calidad de los espacios peatonales. Por lo tanto, el PMU 2024 busca dar continuidad a estas líneas de acción. Además, el Ayuntamiento de Barcelona cuenta con el Plan Superilla 2030 como una medida de gobierno para regenerar la ciudad y sus barrios, basada en 4 retos: transformar el espacio público, mejorar el barrio, reactivar el tejido económico e impulsar la movilidad sostenible (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2021b).

Adicionalmente los barrios de Barcelona tienen un Plan de barrios, desarrollado en 16 barrios en tres ejes: Besòs, Muntanya Turons y

Litoral. Dentro del cual se establece acciones en de seis ejes temáticos: Educación y salud pública; derechos sociales, equidad de género y acción comunitaria; vivienda; empleo, impulso económico y economía social; espacio público y accesibilidad; y sostenibilidad ambiental y emergencia climática. Dentro del tema de espacio público y accesibilidad, se presentan acciones en 4 subtemas: espacios públicos comunitarios, conectividad, accesibilidad y equipamientos (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2015b).

Además, el PMU se alinea con los principios y directrices establecidos en la Agenda Urbana Española. A nivel de Comunidad Autónoma la Agenda de los Pueblos y Ciudades de Catalunya 2050 (Agenda Urbana de Catalunya) aprobada en junio del 2022, tiene como objetivos el desarrollo sostenible, territorio equilibrado y socialmente equitativo, enmarcado en la Comisión Europea para alcanzar la transición digital y verde. Se estructura en cuatro principios: La agenda 2030 como marco de referencia, sostenibilidad económica, ambiental y social; dimensión territorial y la gobernanza compartida.

Tipo de proximidad

El principio base del PMU de Barcelona es la *superilla*. En el PMU 2013-2018, la superilla se caracterizaban por estar estructuradas por una red de calles (nueve manzanas, 400 x 400 metros) donde la velocidad motorizada está limitada a 10 k/h y destinada a recoger todos los usos del suelo en su interior (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2015a) (FIG. 3). De esta manera, se libera

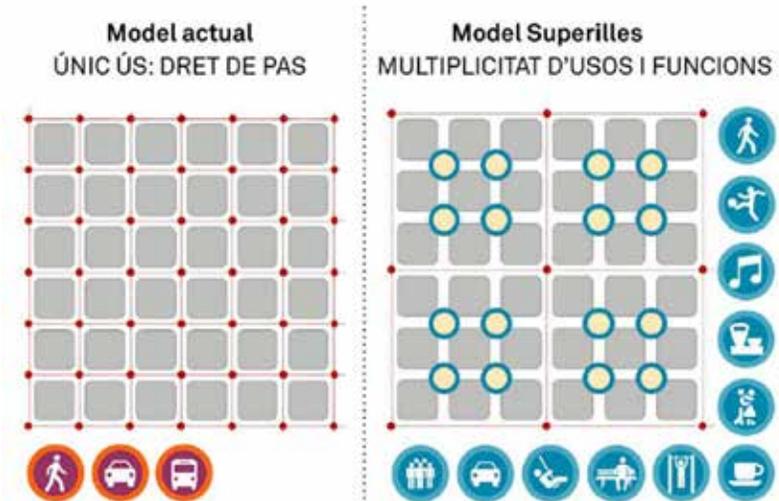


FIG. 3 / Modelo de superilla PMU 2013-2018

Fuente: Ajuntament de Barcelona, 2014

debate abierto con la ciudadanía, con el fin de recabar sus opiniones y sugerencias sobre las acciones que contribuirán a lograr una ciudad más amigable, que priorice los modos de transporte sostenibles y cumpla con los límites de contaminación establecidos por la Unión Europea.

Adicionalmente detrás del Plan Superilla 2030 se ha desarrollado una metodología colaborativa que incluye técnicos municipales, técnicos del proyecto, el Consejo Asesor y un proceso de participación aumentado, apoyado por una plataforma digital (decidim.org), tanto para visibilizar el proceso como para monitorizar sus impactos, entre ellos el posible efecto sobre la transformación del zócalo comercial o sobre la gentrificación (MATILLA, 2022). Para este plan, el modelo de “Calle del siglo XXI” ha sido el resultado de un proceso participativo mixto que comenzó con dos concursos convocados por el Ayuntamiento, el ganador y tres finalistas han trabajado conjuntamente con la Oficina Técnica de Supermanzana Barcelona para crear el modelo conceptual, en el cual se ha incorporado aportaciones de un Consejo Asesor formado por vecinos, entidades y expertos.

3.1.2. Castelló de la Plana (Agenda Urbana Española – AUE)

El caso de la Agenda Urbana de Castelló de la Plana era de gran interés por representar las AUE piloto desarrolladas por las entidades locales en colaboración con el MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y hacerlo de manera sobresaliente en el apartado de movilidad activa.

Visión y principios

Castelló de la Plana ha optado por la estrategia de implementar la Agenda Urbana Española,

lo que incluye en su objetivo estratégico 5 de manera explícita, y en el 2 y 6 parcialmente, la creación de una ciudad de proximidad (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022k; MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, 2019) (FIG. 5).

A partir de ellos, se procede a la formulación estratégica del plan, donde se han abordado los 10 objetivos estratégicos de los ODS (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022a, pp. 5-13), y estableciendo un total de 210 proyectos, actuaciones e iniciativas a incluir en el plan de Acción local en torno a 5 líneas de acción principales (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022b, p. 2):

- Grupo de Trabajo 1 – Modelo de ciudad y ordenación del territorio (objetivos 1 y 2)
- Grupo de Trabajo 2 – Cambio Climático, Resiliencia y Sostenibilidad (objetivos 3, 4 y 5)
- Grupo de Trabajo 3 – Cohesión Social, Igualdad y Vivienda (objetivos 6 y 8)
- Grupo de Trabajo 4 – Economía Urbana Sostenible (objetivo 7)
- Grupo de Trabajo 5 – Innovación Digital e Instrumentos de Intervención y Gobernanza (objetivo 9 y 10)

De esta manera, Castelló de la Plana divide dos principales objetivos AUE relacionados con la proximidad en dos grupos de trabajo (1 y 2), probablemente relacionados con la división competencial de los ayuntamientos españoles en urbanismo y movilidad.

Continuidad y coordinación

La ciudad de Castelló de la Plana ha sido la primera a nivel estatal en firmar un acuerdo de colaboración con la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,



FIG. 5 / Los 10 objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2019

convirtiéndose en ciudad piloto para la implantación del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2020b). Así se han establecido conexiones con planes anteriores (como el Plan de Ciudad Amigable con las Personas mayores 2014-2019) (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022c), pero trata de ofrecer una perspectiva novedosa a la forma de planificar la ciudad evaluando el estado actual y trabajando sobre ello (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022e).

A nivel municipal, se han desarrollado proyectos específicos que se relacionan con otros documentos anteriores que presentaban objetivos coincidentes con la Agenda Urbana. Por ejemplo, la “Estrategia de Supermanzanas y Zonas de Bajas Emisiones” establecida por la Agenda Urbana se encuentra relacionada con los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Seguridad Vial 2016-2024 (en cuanto a la creación de un modelo basado en las supermanzanas y zonas de bajas emisiones), y con el Plan General Estructural (en cuanto a la oportunidad para la transición ecológica para la disminución de la contaminación y el ruido, y la potenciación de la movilidad urbana sostenible) (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022i). Así, la Agenda de Castelló de la Plana tiene como objetivo unificar bajo esta herramienta los documentos y acciones específicas (incluyendo el Plan de Movilidad y el Plan General), presentes y futuras, en una única estrategia coordinada y concertada entre departamentos (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022j).

Tipo de proximidad

La Agenda Urbana de Castelló de la Plana concibe la proximidad (objetivo estratégico 5) como una combinación perfecta de la infraestructura pública de transportes, de manera que pueda reducirse el número de viajes en vehículo privado (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022c). Sin embargo, también incluye otros elementos característicos de los modelos de proximidad en objetivos complementarios, como es el objetivo estratégico 2 (fomentar la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos; garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos, garantizar a la calidad y accesibilidad universal de los espacios públicos).

Por tanto, en el caso de Castelló de la Plana, se puede observar como la concepción de “proximidad” no se entiende como tiempo o distancia (las concepciones más comunes), sino como conexión, un concepto asociado con la intermodalidad del transporte, más que con el uso del tiempo por los ciudadanos. De hecho, el objetivo de la estrategia es reducir el número de viajes en vehículo privado potenciando la conectividad urbana a través de otras redes más

sostenibles, como la infraestructura de transporte público, la peatonalización o los carriles bici (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022c).

Unidad espacial

El Plan de Acción Local de la Agenda Urbana está orientado a establecer una estrategia urbana y territorial única en la que converjan los distintos proyectos y actuaciones individuales (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022c). Sin embargo, los ámbitos de aplicación son diversos y tienen distintas escalas, como en los siguientes ejemplos:

- Estrategia de renaturalización municipal y restauración ecológica: centrado en el diseño de un anillo verde perimetral de Castelló (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022j).
- Castelló turismo sostenible: que incluye zonas tanto urbanas (casco urbano y litoral) como fuera de las áreas urbanizadas (litoral, espacio natural y espacio rural) (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022g).
- Estrategia de supermanzanas y zonas de bajas emisiones: que se centrará principalmente en el centro de la ciudad (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022i).
- Centro de Envejecimiento Activo y Saludable (CEAS): donde se transformará la antigua Casa de la Cultura de la calle Antonio Maura en el CEAS tras consensuar con el colectivo de mayores las actuaciones beneficiosas para dicho grupo poblacional (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022h).

Liderazgo y participación

A lo largo de todo el proyecto, se ha contado con la participación de diferentes agentes, tanto del sector público como privado, que han otorgado una visión transversal y unificadora a las propuestas (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022e). La alcaldía de Castelló de la Plana, por tanto, asume el Plan de Implementación de la AUE como una herramienta integradora de las diferentes acciones urbanas, otorgándole un papel de liderazgo en el proceso de planificación de la ciudad (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022k). Todo ello lo ha conseguido recogiendo las acciones que ya se estaban llevando a cabo desde distintas áreas, poniéndolas en común para traducirlas en líneas estratégicas de la agenda urbana para ser más efectivos (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022l).

Así, Castelló contó con la participación de técnicos, empresas, universidades (talento juvenil) e incluso el Consejo Social de la ciudad

(AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022I). Además, Castelló sometió a procesos de participación ciudadana la elaboración de una lista de propuestas a implementar a través de la Agenda Urbana de Castelló (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022e), a través de la votación de las propuestas presentadas desde el Ayuntamiento (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022I).

Asimismo, dentro de la propia Agenda Urbana, se ha dispuesto una acción concreta denominada "Proyecto para favorecer la participación ciudadana" para impulsar este objetivo más allá de la consulta previa (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022a). En concreto, se han diseñado campañas por las que los ciudadanos pueden proponer ideas a implantar gracias a la partida de presupuestos participativos bajo el nombre de "Decidim Castelló" (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022d), una iniciativa cercana al diseño participativo.

Además, se encuentra en marcha el proyecto "Castelló Informa y Forma en Materia Urbana" por el cual se pretende hacer partícipe de forma eficaz a la ciudadanía y personal técnico involucrado en las actuaciones que se propongan desde el Ayuntamiento, principalmente basado en la comunicación, sensibilización y capacitación para la toma de decisiones (AJUNTAMENT DE CASTELLÓ, 2022f).

3.1.3. Pontevedra (Plan de Movilidad Urbana Sostenible – PMUS)

En Pontevedra, el liderazgo político y la acción parecen haber dominado sobre la planificación, desde el principio, en 1999. Se ha elegido el PMUS de 2019 obviamente no porque haya organizado el proceso sino por ofrecer una visión completa del mismo.

Visión y principios

En su afán por reducir el ruido, la contaminación y recuperar la calidad del peatón, Pontevedra se ha convertido en uno de los máximos exponentes en peatonalización urbana a nivel internacional (JIAO & al., 2019). El PMUS de Pontevedra tiene sus orígenes en 1999, cuando comienza el proceso de renovación urbana que elimina políticas tradicionales de priorización del vehículo privado, y posiciona la movilidad activa y sostenible en el primer lugar de la pirámide (Fig. 6).

A través de los años, y con sucesivas renovaciones de dicho plan, han conseguido resultados muy destacables:

- Una óptica global: no sólo se han centrado en las calles centrales, sino en todo el casco urbano.



FIG. 6 / Orden de prioridades de movilidad urbana

Fuente: Concello de Pontevedra, 2022b)

- Espacio público: han recuperado la esencia del foro, haciendo de las calles y plazas espacios de relación y convivencia.
- Ciudad integradora: se han tenido en cuenta las condiciones de uso del espacio público de personas de diferentes edades y habilidades para aumentar su independencia.
- Ciudad democrática: a través de la creación de espacios multifuncionales, se reduce la segregación de los usos y las personas.

Continuidad y coordinación

En 1999, dentro del primer mes de mandato del recién elegido Miguel Anxo Fernández Lores, nació primer plan de movilidad sostenible centrado en la peatonalización y en la dinamización del espacio público. Desde entonces, se han realizado sucesivas actualizaciones, llegando a conseguir 1,3 millones de metros cuadrados de ciudad peatonalizados en 2018 (*El País*, 2018). Aunque comenzó por el centro histórico, la continuidad con los años permitió extenderse hacia el exterior, conquistando todo el casco urbano. Así, el proceso ha incluido una gran diversidad de planes y regulaciones, con los que el consistorio se ha dotado de la capacidad de responder a las circunstancias y necesidades de cada momento (RCoC, 2020):

- Declaración peatonal del centro histórico en 1999
- Bando de Movilidad en 2002
- Plan Especial de Protección del Centro Histórico en 2003
- Bando de carga y descarga en 2006 y 2011
- Directrices de uso del espacio público en 2009
- Plan de Tráfico y Movilidad en 2011
- Plan de Movilidad y Espacios Urbanos en 2019

En el contexto actual, su estrategia está alineada con los objetivos de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, especialmente con el objetivo nº11 de ciudades inclusivas y seguras, además de con la Agenda Urbana Europea, en los objetivos nº7 de adaptación climática e infraestructuras verdes, nº8 de transición energética, nº9 de usos sostenible del suelo y nº10 de movilidad urbana (CONCELLO DE PONTEVEDRA, 2022b).

Al tiempo, la Agenda Urbana de Pontevedra ha establecido diferentes objetivos transversales a los 10 objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española, los cuales pueden relacionarse

directamente con criterios de la ciudad de proximidad (CONCELLO DE PONTEVEDRA, 2022a):

1. Territorio sostenible y natural:
2. Entorno urbano saludable y activo
3. Entorno resiliente
4. Gestión sostenible de los recursos
5. Ciudad caminante y conectada
6. Feminismo y cohesión social
7. Economía creativa
8. Vivienda
9. Entorno innovador e inteligente
10. Ciudadanía participativa

En contraste, no se ha hallado una vinculación relevante del PMUS con el Plan General o Plan Xeral de Ordenación Urbana (CONCELLO DE PONTEVEDRA, 1989).

Tipo de proximidad

Pontevedra desarrolló el “Metrominuto” en 2012, una estrategia para presentar la ciudad como transitable y próxima, donde los itinerarios y distancias a los usos esenciales se muestran en forma de un mapa de metro (FIG. 7). De esta forma los ciudadanos saben cómo llegar a los puntos clave de su zona y el tiempo estimado necesario.

Por tanto, se presenta una doble visión acerca de la proximidad, tanto a nivel de tiempo como distancia, si bien es más innovadora la del tiempo. Entre otras cosas, permite mostrar más claramente como al mejorar la conectividad de la ciudad, ofrece menores tiempos y menos rodeos para el peatón, potenciando así que los residentes hagan uso de su ciudad próxima.

Unidad espacial

La escala de análisis y actuación predominante en el PMUS es el barrio. Sin embargo, existen acciones más extensas, como por ejemplo que abarquen varios barrios (como el proyecto de “Camiño Escolar” a lo largo de la ciudad), o más compactas, como por ejemplo sobre calles puntuales (como el proyecto de peatonalización de Rúa de Luíz Seoane).

Liderazgo y participación

Desde el año 1999, la participación es un eje básico en las políticas de desarrollo urbano del Consello de Pontevedra de la mano del propio alcalde. Los procesos siempre tienen una doble direccionalidad: administración a vecinos, y vecinos a administración. Con ello, consiguen

Por el contrario, los principales principios y estrategias son claramente disciplinares: a partir del plano de estructura, se propone un “modelo policéntrico” basado en los distritos y barrios o apostar por “una ciudad compacta, controlando minuciosamente las posibilidades de expansión del suelo urbanizable” y “Potenciar la rehabilitación, regeneración y renovación urbanas mejorando la calidad urbana de la ciudad existente”.

La idea de accesibilidad aparece con una frecuencia muy elevada en el documento y, sobre todo, el Plan adopta como central un principio muy relacionado con la proximidad, el de la ciudad habitable: “La actividad urbanística municipal debe guiarse por unos principios basados en un modelo de ciudad que esté centrado en la habitabilidad”.

A su vez, se otorga una importancia mayor de la habitual a otros aspectos clave de la ciudad de proximidad como son la estrategia de “movilidad” sostenible y la de “itinerarios peatonales” que articulan parques y barrios, totalizando dos de las seis estrategias que arman las acciones del plan¹.

También se ve la apuesta por la ciudad compacta, densa y compleja en varias de las principales actuaciones urbanísticas propuestas como la de “Integración ferroviaria” y su centralidad urbana alrededor de la nueva estación intermodal; en la denominada operación “Trecena”; o en la prioridad dada al desarrollo de los espacios urbanos intersticiales para definir espacios peatonales en relación con las centralidades urbanas y de barrio.

Continuidad y coordinación

Los PGOU tienen actualmente un fuerte arraigo legal y operativo en los ayuntamientos españoles. En Valladolid, la ordenación actual del término municipal viene del PGOU de 1988, plan actualizado y adaptado en 1996, modificado y adaptado en 2004, hasta llegar a la revisión actual que comienza en 2012 y se aprueba definitivamente de 2020.

En cuanto a relación con otros planes, en el PGOU no aparecen referencias ni a la AUE ni al Plan Integral de Apoyo al Comercio de Proximidad, aunque sí al Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Seguridad Vial (PIMUSSV).

Sin embargo, el PGOU y el Plan Integral de Apoyo al Comercio de Proximidad se encuentran relacionados a través de la AUE. Valladolid se esforzó por seguir con uno de los propósitos de la agenda, que es aunar estrategias, y ha contemplado en su objetivo estratégico 7 (Desarrollo Económico y Empleo) ambos proyectos como herramientas clave.

De esta manera la Agenda Urbana de Valladolid apunta a un potencial de concertación interadministrativa (todavía por demostrar), poniendo bajo el mismo paraguas líneas de trabajo que puedan tener acciones afines o muy similares. A pesar de ello, se dan algunos casos que plantean riesgos o dudas en cuando a una coordinación efectiva, como es el caso de las herramientas del objetivo estratégico 5 (Valladolid Diversa e Inclusiva). En este caso, menciona la herramienta de “Plan Municipal de Accesibilidad, Valladolid InclusiVA.”, la cual incluye medidas de accesibilidad universal en el entorno construido, pero no menciona el PGOU, el cual tiene el mismo objetivo.

Tipo de proximidad

La ciudad habitable se relaciona directamente con el sentido de apropiación y la cantidad de relaciones de proximidad que tienen las personas. Por tanto, en este caso la proximidad tendría una mayor afinidad con el tiempo que con el espacio, aunque la relación es sumamente indirecta (FIG. 8).

Unidad espacial

Las menciones a los barrios se concentran en las primeras fases, en el inventario de la información urbanística (Anejo de barrios) o en la evaluación de género. En la fase propositiva, las unidades espaciales son diversas en función de su función estratégica (centralidades urbanas, “trecena”, distritos) o directamente de planeamiento (sectores, ámbitos, etc.).

Entre ellas, es destacable un intento propio y novedoso de dividir la ciudad en diez zonas o distritos, en torno a 10 plazas y 11 “campas”, que han de servir en el desarrollo futuro del plan. Se articulan en torno a 10 itinerarios de entre 4 y 8 Km de carácter territorial, histórico, artístico y paisajístico, que sirven a las centralidades urbanas y de barrio y a la apropiación, actuando de “cauce a la ciudad educadora”.

¹ Las otras cuatro estrategias son: Reconsideración de la clasificación del suelo; Reconsideración de la localización de los nuevos núcleos residenciales; Aprovechamiento de las

potencialidades del paisaje; Mantenimiento y protección del patrimonio cultural existente.



FIG. 8 / Los diez distritos o zonas con sus plazas y campos. Plano o6, PGOU Valladolid

Fuente: SARAVIA-MADRIGAL, 2021

Liderazgo y participación

El liderazgo es de la Concejalía de Urbanismo y Vivienda, pero por la propia naturaleza del plan intervienen la corporación e incluso el pleno.

La larga tramitación ha generado muchos periodos de información pública, con muchos debates y actos de presentación realizados. El enfoque es claramente consultivo ampliando lo establecido legalmente pero todavía alejado del diseño participativo. Aunque no se puede afirmarlo, tampoco parece que hay servido a la construcción de comunidad en los barrios.

3.1.5. Vitoria-Gasteiz (Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público)

La planificación de Vitoria-Gasteiz tiene una trayectoria dilatadísima, innovadora y multidimensional, a tal punto que ha sido capaz de calar en la población y en la clase política. Se analiza el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público en desarrollo desde 2007 y que incorpora

la idea de supermanzana, con acciones actualmente en desarrollo.

Visión y principios

La línea principal de trabajo del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz es la incorporación del transporte peatonal como medio prioritario a través de una intervención integral en su trama urbana, de manera que se creen calles para los peatones, y no para los coches. Para ello, dividieron el mosaico actual en múltiples núcleos en los que todas las calles serían peatonales, por lo que las únicas permitidas para circular en coche serían las perimetrales (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a). Este desarrollo corresponde al modelo de Supermanzanas (FIG. 8), y ha sido considerado como uno de los mejores ejemplos de mejora de la calidad peatonal de una ciudad gracias a que ha sido acompañado de un gran plan de mejora de la infraestructuras verde y azul (GAINZA & ETXANO, 2014).

Este modelo se ha implementado durante los últimos 20 años y ha demostrado que mejora la distribución del uso del suelo, reduce la contaminación y fomenta los modos de transporte activos. De hecho, ha fomentado el desarrollo o asentamiento de diferentes actividades dentro



FIG. 9 / Supermanzanas y re-equilibrio del viario en la zona este

Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2022a

de esos núcleos otorgando una variedad suficiente de usos esenciales que son servidos por las calles peatonales (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a) (FIG. 9).

Estas intervenciones se han dado tanto de manera permanente como a través de las “Supermanzanas tácticas”, en la que, previo a la implantación de medidas permanentes de eliminación del tráfico, se colocaban elementos para evitar la entrada de coches en dicha calle (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a).

Continuidad y coordinación

En 2006, se constituyó el Foro Ciudadano de Movilidad Sostenible, el cual, en 2007, y tras una serie de procesos participativos para elaborar un modelo de movilidad y espacio público deseado, consiguió firmar el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible. Estos dos hechos conforman todavía la base del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público actual (2021-2025), al igual que lo fueron del anterior (2007-2023). El hecho de que el anterior plan no llegara a término se debió a la revisión que se realizó del PGOU entre 2018 (definición del avance) y 2022 (aprobación del nuevo plan), lo que forzó a una revisión, asimismo, del plan de movilidad de manera paralela (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022b). Solo las modificaciones en ambos planes constituyen un ejemplo de planificación integral a destacar.

De hecho, en esta nueva versión del PMSES, se incorpora uno de los objetivos básicos que incorporaron a dicha revisión del PGOU: “favorecer los recorridos peatonales y de bicicletas con carácter funcional y no exclusivamente de ocio” (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a, p. 126). Aunque es evidente que este objetivo en el anterior plan no lo menciona explícitamente, la consideración de dicho objetivo, y su mención de forma clara y directa supone una representación del compromiso por el trabajo coordinado entre los responsables de sendas herramientas.

Tipo de proximidad

A través de las supermanzanas, establecen un entorno cercano, a nivel de distancias, donde disponer de los usos y servicios que sean necesarios. Así, se puede decir que el modelo propuesto por Vitoria-Gasteiz prioriza la distancia sobre el tiempo, aunque la continuidad facilitada por una red bien adaptada al peatón, además de poder encontrar todo a una distancia corta, hace que el tiempo también se vea representado de manera indirecta.

Unidad espacial

En este caso claramente la supermanzana es la unidad específica relacionada con la proximidad. En relación con ella, otras propuestas contempladas en el PMSEP varían en función de las acciones a desarrollar: desde la escala de ciudad

para proyectos, como por ejemplo de Fomento de la Actividad ciclista, hasta nivel de barrios, implantando el modelo de supermanzanas en un espacio suficientemente funcional, o incluso calle, para el caso de las supermanzanas tácticas (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a).

Liderazgo y participación

Tal y como se ha mencionado anteriormente, la ciudadanía ha tenido un papel fundamental en la toma de decisiones a nivel de movilidad urbana desde el comienzo de los planes de movilidad (evaluaciones participadas, diagnósticos, identificación de elementos críticos, aprobación de medidas, etc.). Asimismo, se establece una ronda de información y captación de propuestas previa a la aprobación de cada plan. Todo ello se ha canalizado a través del Foro Ciudadano de Movilidad Sostenible.

Para el plan actual, se ha dispuesto una estrategia compactada en el Plan de Participación Ciudadana del Plan de Movilidad (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a). Este recoge, entre otros, los diferentes niveles posibles de participación:

- Nivel político: gobierno y grupos políticos municipales, e instituciones implicadas en la planificación.
- Nivel técnico: liderado por técnicos municipales de dentro y fuera de la institución donde se vaya a ejecutar el plan.
- Nivel ciudadano: contacto entre ayuntamiento y agentes sociales organizados. Además, se han dispuesto varios canales para la participación del nivel de ciudadanos (AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ, 2022a):
 - Exposición en centros cívicos para presentar los avances y recoger aportaciones.
 - Buzón del ciudadano para la actualización del plan.

3.1.6. Resumen de la evaluación del marco de proximidad en los casos de estudio

A continuación, se sintetiza de manera muy esquemática los principales elementos que definen el marco de proximidad de los casos estudiados (FIG. 10):

Aspecto	Barcelona	Castelló de la Plana	Valladolid	Pontevedra	Vitoria-Gasteiz
<i>Visión y principios</i>	Superilla-Eje verde como unidad de proximidad	Proximidad como objetivo explícito AUE	Habitabilidad y proximidad implícita	Ciudad del peatón y dinamización	Supermanzana como unidad de proximidad
<i>Continuidad y coordinación</i>	PMU 2013-2018 PAM PMMU PDMRMB Plan de Barrios AUE	AUE PGE PMUSSV	PGOU desde 1988 No conectado con otros documentos (PIACP) AUE con potencial coordinador	Planes y regulaciones diversas desde 1999 Agenda 2030 (ONU) AUE	PMUSEP desde 2007 PGOU
<i>Tipo de proximidad</i>	Distancia	Conexión (distancia)	Tiempo	Distancia y tiempo	Distancia
<i>Unidad espacial</i>	Ciudad, Superilla, Ejes verdes	Variable (territorial – manzana)	Barrio (análisis) Centralidades + ámbitos urbanísticos (propuestas9)	Barrio	Supermanzana + variable (ciudad – barrio)
<i>Liderazgo y participación</i>	Alcaldía Procesos participativos Consejo asesor	Alcaldía Proyecto de participación ciudadana	Concejalía de Urbanismo y Vivienda Información pública	Alcaldía, Miguel Anxo Fernández Lores Diversos medios de participación ciudadana Participación ciudadana bidireccional	Plan de Participación Ciudadana del Plan de Movilidad Foro Ciudadano de Movilidad Sostenible

FIG. 10 / Síntesis de la evaluación del marco de proximidad de los casos de estudio

Fuente: Elaboración propia basada en el análisis anterior de contenido de los planes

3.2. Análisis de principios de proximidad en las estrategias y acciones de los planes de las ciudades de estudio

Basándonos en los ocho principios básicos que deberían cumplir los modelos de proximidad, identificados por BÜTTNER & al. (2022) y mencionados previamente, para el presente análisis los hemos agrupado y clasificado en tres temas (accesibilidad, uso del suelo y espacio público), cada uno con dos indicadores y hemos tomado los principios de equidad (inclusión y ubicuidad) como algo transversal a analizar su inclusión en todos los temas (FIG. 11). Con el fin de comparar e identificar su grado de inclusión en los diferentes planes, se realizará una valoración siguiendo los siguientes criterios:

- Primero, se analizará si se han incluido acciones relacionadas con los criterios de accesibilidad, usos del suelo y espacio público, representándose mediante dos círculos:
- ○ = no lo incluye
- ● = lo incluye parcialmente
- ● = lo incluye totalmente
- A continuación, se añadirá un análisis de las acciones relacionadas con la equidad para cada uno de los demás criterios de proximidad, representándose mediante dos cuadrados:
- □ = no incluye ninguno de los 2 criterios de equidad

- ■ = incluye el criterio de inclusión (para el caso de criterios de accesibilidad y espacio público)
- □ = incluye el criterio de ubicuidad (para todos los otros criterios)
- ■■ = incluye ambos criterios de equidad

4. Discusión

4.1. La planificación de la proximidad: visión y relación con otros planes, el principio de proximidad, la unidad espacial y la gobernanza

En relación con el *tipo de plan*, cabe recordar que, aunque los tres analizados coinciden en el ámbito y escala, el órgano impulsor y su alcance varían notablemente, afectando a sus posibilidades regulatorias y de actuación. El PMUS es la herramienta empleada en tres de los cinco planes analizados relacionados con la proximidad². Destaca en dos de ellos, Barcelona y Vitoria-Gasteiz, la utilización de la idea de la supermanzana de Salvador Rueda y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (MUELLER & al., 2020). Aunque intrínsecamente ligada al concepto de proximidad, la supermanzana cambia el foco principal de los PMUS, que son los modos del transporte o la jerarquía de infraestructura viaria. (PORTO, 2022), ofreciendo un a modo de ámbito en la ciudad consolidada sobre el que implementar las acciones multidimensionales del PMUS. La importancia que ha tomado dicho ámbito en Barcelona ha

Tema	Indicador	Barcelona	Castelló de la Plana	Valladolid	Pontevedra	Vitoria-Gasteiz
Acciones o estrategias de accesibilidad	Proximidad a servicios esenciales	●● ■■	●○ ■□	●● ■□	○○ □□	●● ■□
	Proximidad al transporte público	●● ■■	●● ■■	●● □□	●○ □■	●○ □□
Usos del suelo	Densidad	○○ □	●○ ■	●● ■	○○ □	●● □
	Mezcla de usos	○● ■	●● ■	●● □	●○ □	●● □
Espacio público	Calles paseables y ciclables	●● ■■	●○ ■■	●● ■□	●● ■■	●● ■■
	Espacio público y generación de pertenencia	●● ■■	●○ ■■	●● ■□	●● ■■	●○ □■

Fig. 11 / Análisis de principios de proximidad en las estrategias y acciones dentro de los planes de cada ciudad

Fuente: Elaboración propia basada en los criterios de BÜTTNER & al. (2022)

² Hacer notar que en el panorama de los PMUS españoles que traza la tesis doctoral de PORTO (2022), ambos planes resultan bastante singulares, tanto por el equipo redactor

como por la metodología y la inclusión del espacio público como aspecto focal (PORTO SCHETTINO, 2022).

sido tal, que ha precisado de un plan específico más allá del PMU, el Plan Superillas. Como dificultad destacar la necesidad de que algunas de las determinaciones del PMUS lleguen a incorporarse en el PGOU (PORTO, 2022). Así lo ha hecho por ejemplo Vitoria-Gasteiz, realizando modificaciones puntuales tras la aprobación del PMUS.

La AUE es el primer instrumento de planificación que incorpora sistemáticamente la proximidad tanto en sus objetivos como en muchos de sus indicadores, lo cual hace que la movilidad activa (peatones y ciclistas) adquiera un protagonismo casi automático en la agenda. También se ha podido vislumbrar su potencial como instrumento de integración y concertación de políticas municipales (HERNÁNDEZ-PARTAL, 2020), tanto en el caso específico estudiado (Castelló de la Plana), como en Valladolid, donde, a pesar de la falta de coordinación entre el PGOU y el Plan Integral de Apoyo al Comercio de Proximidad, ambos están referidos en la AUE. Finalmente, en el PGOU analizado, el de Valladolid, destacan su vocación de abarcar la complejidad de la planificación urbana, con su visión multiescalar o la integración de los temas ambientales, productivo-industriales, de vivienda o la movilidad sostenible, pero también el peso de su trascendencia legal. Esto último tiene varias de las implicaciones conocidas a nivel de tramitación o de la propia herramienta. Por ejemplo, el enfoque estructuralista implícito en el planeamiento (división en redes y zonas de regulación o gestión), o la necesidad de desarrollar el régimen de la propiedad del suelo, hacen necesaria una amplia tipología de delimitaciones (clases y categorías de suelo, ámbitos, sectores, zonas de ordenanza, etc.), que, como se verá más adelante, no son fáciles de relacionar con la complejidad de las relaciones funcionales de la ciudad de la proximidad y con la escala local. Finalmente decir que a pesar de la citada vocación y de su larga tramitación (2012-2020), no se han encontrado referencias a los otros planes (PIACP y AUE).

Respecto al *principio de proximidad*, su inclusión en los planes era una condición para la elección del caso. La cuestión a analizar es si se ha hecho en términos de tiempo o de distancia. De acuerdo con LAMÍQUIZ & al. (2022), el énfasis en el tiempo vs la distancia puede ser relevante al menos por tres razones: (i) centra el foco el tiempo de calidad de todas las personas (e.g. cronourbanismo de París y cronogeografía de Hägerstraadt); (ii) permite ampliar el radio de acción de equipamientos y servicios usando otros modos de transporte como la bicicleta o los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) (ANDRES DUANY, 2021) y se integra mejor en la estrategia de accesibilidad multimodal para la ciudad de 15 minutos (ABDELFAH & al., 2022) mejorando las posibilidades de éxito del

modelo; y (iii), es una forma comunicativa más reciente que como muestran el caso de París, ha calado entre técnicos y ciudadanía mucho más que los “buffer”, “hinterland” o “áreas de influencia” que se venían usando y que al decir de HANDY & NIEMEIER (1997), GEURS AND VAN WEE (2004) o HULL & al. (2012), constituían una verdadera barrera a la “usabilidad” de la accesibilidad. En los casos españoles analizados, solo Pontevedra con su innovador Metrominuto (CONCELLO DE PONTEVEDRA, 2012) ha utilizado con éxito esta estrategia. La idea de habitabilidad del PGOU de Valladolid, también se inscribiría en esa lógica de la mejora del tiempo en los barrios, pero el concepto no parece hacerse suficientemente operativo. Finalmente, Castelló de la Plana habla de conexión, relacionado con la intermodalidad y por tanto con la lógica del transporte más que con la del cronourbanismo.

Mención aparte merecen Barcelona y Vitoria-Gasteiz, que han elegido una estrategia aparentemente diferente a la del cronourbanismo, pues se basa en una entidad espacial diferenciada, la supermanzana, pero también con el foco en el tiempo diario de los vecinos. Es un espacio diseñado para disfrutar del tiempo cerca de casa, que además promueve el acceso de movilidad sostenible a través de los ejes verdes, la red ciclista y la nueva red de Transporte Público (TP) y que también ha logrado tener impacto comunicacional a nivel mundial. Ello enlaza con el aspecto siguiente, la unidad espacial para desarrollar las políticas de proximidad. Frente a Barcelona y Vitoria-Gasteiz, Pontevedra ha usado los barrios como base espacial de las políticas de proximidad mientras que la AU de Castelló utiliza una diversidad de referencias dada la gran cantidad de acciones a integrar. El PGOU de Valladolid, usa los barrios en la fase analítica, pero opta por las centralidades (una unidad de difícil operativización) y sobre todo los ámbitos urbanísticos de las distintas clases de suelo, para la fase de propuesta. La elección de unidades espaciales específicas ya sean supermanzanas o barrios es importante porque sirve a una lectura de la ciudad existente completa y en términos de proximidad que permite mejorar la respuesta a las necesidades de los vecinos y la comunicabilidad de los planes (LAMÍQUIZ & al., 2021), en la línea del Plan de Barrios de Barcelona.

Relacionado con la anterior, la *gobernanza* de todas las actuaciones para de la ciudad de proximidad enlaza con el aumento de la participación al mismo nivel. Aunque en general existe una coincidencia en el aumento de la participación en los planes analizados respecto a situación anterior, con los casos de Vitoria-Gasteiz, Pontevedra, y del plan de Barrios de Barcelona (más que el PMUS) como los de mayor calado y más bidireccionales, destaca, por lo efectivo del

planteamiento, la fórmula del Plan Superilla con un consejo asesor y una herramienta de participación digital. En cualquier caso, es difícil valorar acciones de este tipo en un análisis como el presente por razones evidentes. Otro aspecto clave es el liderazgo político, un factor decisivo en casi todos los casos elegidos. El ejemplo más exitoso es seguramente Vitoria-Gasteiz, donde se ha conseguido que el modelo urbanístico y ambiental haya sido asumido por la mayor parte de la ciudadanía. Pontevedra presenta otro ejemplo de liderazgo político muy dilatado acompañado por un equipo técnico comprometido y con una muy elevada capacidad de respuesta. Igualmente, en Barcelona, Valladolid y Castelló de la Plana se ha dado una alta implicación de la corporación en los planes.

4.2. La ciudad modelo urbano para la proximidad: la accesibilidad a equipamientos, zonas verdes y TP, las actuaciones sobre los usos del suelo y el tratamiento del espacio público en los planes

Las acciones para mejorar la accesibilidad a equipamientos y zonas verdes aparecen como una constante en cuatro de los cinco casos analizados, con la excepción de Pontevedra posiblemente por ser una ciudad pequeña en la que a todo parece próximo. Además, es un principio operativo, pues informa no solo la visión de los planes o los sistemas de indicadores como los de la Agenda Urbana Española (Castelló de la Plana), sino también estrategias y acciones, como en Barcelona, Vitoria-Gasteiz, Valladolid o indirectamente, Pontevedra. Algo similar pasa con la accesibilidad al transporte público, si bien en este caso se nota que los casos en los que la figura es el PMUS (Barcelona y Vitoria-Gasteiz), tienen un desarrollo mucho más amplio del tema, que incluye la reforma completa de líneas y servicios de autobús. A pesar de ello, Vitoria-Gasteiz presenta la limitación de una menor concreción en las zonas en las que no hay supermanzana. En contraste Pontevedra, ha optado por una solución en la que el automóvil puede ser una solución complementaria al TP para los viajes desde la comarca (aparcamientos disuasorios en la periferia), lo cual está posiblemente relacionado con su menor tamaño, pero también puede dar pistas sobre cómo se ha viabilizado el modelo.

Referido a los usos del suelo, de nuevo a nivel de principios o de visión, el modelo de ciudad “densa y compacta”, “mediterránea”, “compacta y compleja”, “habitabile”, aparece como principio en todas ellas, la cuestión es ver cuánto hay

de mantra y cuanto realmente se traduce en las acciones de los planes, en programas que fomenten la densificación, la mezcla de usos y la mezcla social. El objetivo (BÜTTNER & al., 2022) es fundamental para la ciudad de proximidad: tener masa crítica que soporte las actividades económicas o la sostenibilidad de los equipamientos y favorecer el desplazamiento a pie hasta los destinos próximos, el “walkable trip” o viaje potencialmente caminable (CARPIO-PINEDO & al., 2021). En los planes analizados, se encuentran pocas acciones de este tipo, aunque hay tres excepciones de interés. Valladolid con las operaciones de reforma interior en torno al ferrocarril o las de completar intersticios para crear centralidades; Vitoria-Gasteiz con las reordenaciones de los dos grandes barrios nuevos de vivienda pública, Zabalgana y Salburúa y con la poca común medida de proponer un parámetro de 73 viviendas por hectárea (GARCÍA MARTÍN, 2012) y Barcelona, con el Plan especial de control de usos de ocio y restauración en los nuevos ejes verdes, para evitar la turistificación y los impactos a los vecinos. Los tres muestran el gran potencial de las herramientas específicamente urbanísticas en las tres clases de suelo para la ciudad de proximidad.

Finalmente, respecto a la transformación y reequilibrio del espacio público, es sin duda el grupo de estrategias en el que más se concentran y coinciden las acciones de los planes estudiados. Ciertamente el nivel es muy elevado en este aspecto, pues en tres de los casos analizados, se puede hablar de liderazgo internacional. Según los estudios realizados en 15 ciudades de todo el mundo por este grupo (sin publicar), nadie ha abordado la regulación y, sobre todo la restricción, del tráfico automóvil con la decisión y la valentía que lo han hecho Pontevedra a escala local, Vitoria-Gasteiz en la intermedia y Barcelona como gran capital. Es notable que, a nivel de acciones por lo menos, el impulso no es solo ampliar las redes paseables y ciclables, sino que también hay bastante coincidencia en la importancia de que el espacio recuperado del viario sea lugar, es decir que satisfaga las necesidades de los vecinos y se lo apropien; es decir, conseguir calles habitables (APPLEYARD & al., 1981) o crear lugares – “*placemaking*” (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2007).

4.3. Consideraciones sobre la equidad en los planes

Una de las críticas al modelo de ciudad de 15 minutos está relacionada con la falta de equidad por la posible gentrificación de ciertas zonas de la ciudad (BRUNTLITT, 2022; POZOUKIDOU & CHATZIYIANNAKI, 2021; RAMÍREZ SAIZ & al.,

2022) y por la falta de consideración de personas con capacidades diferentes (RAMÍREZ SAIZ & al., 2022). Dado lo escaso del tiempo transcurrido, los efectos en términos de gentrificación no parecen evaluables si bien en el caso de Barcelona el Plan Superilla 2030 incluyó un Plan Especial para impedir la transformación del zócalo comercial en locales de ocio y terrazas (MATILLA, 2020). Respecto a las referencias a las personas con otras capacidades. Por ello, se valora en primera instancia los dos aspectos relacionados que proponen BÜTTNER & al. (2022): la ubicuidad y la inclusión. Los resultados en términos de *inclusión* al nivel de los planes analizados son excelentes en Barcelona y Castelló de la Plana, buenos en Valladolid y escasos en Pontevedra y Vitoria-Gasteiz. El problema en estos dos últimos casos probablemente no sea tanto las políticas municipales como el carácter sectorial o la metodología de los PMUS. Sin embargo, ello coincide con los análisis de planes de proximidad realizados en diversas ciudades por RAMÍREZ SAIZ & al. (2022), en los que se han detectado carencias importantes respecto al diseño universal, teniendo en cuenta que se trata de planes relacionados con retos como la ciudad de las personas mayores, la ciudad humana o la ciudad inclusiva.

Respecto a la *ubicuidad*, hasta qué punto se aplican las políticas a todas las zonas de la ciudad, los resultados son menos satisfactorios que en los anteriores en Castelló de la Plana y posiblemente en Valladolid, porque las acciones se especializan sobre todo desde la estructura general del PGOU, pero no se adaptan a las necesidades de cada barrio o zona y de sus vecinos en una unidad espacial específica. En este punto parece importante la ausencia de mapificación en los planes de la proximidad por zonas. La visualización serviría para fijar prioridades y coordinar la actuación de los distintas áreas o concejalías. El otro método necesario para ello es la participación. En Barcelona es un plan externo al PMU, el Plan de Barrios, el que ha llevado más lejos el requisito de ubicuidad, al “personalizar” las necesidades en cada barrio gracias a la participación. Se trata de un avance presente en modelos como los de Portland, Melbourne o París (MORENO & GARNIER, 2020, p.12), que ayuda para acercar el plan a las necesidades reales del ciudadano y hacerlo más realizable.

4.4. Limitaciones y futuras investigaciones

El presente estudio se ha realizado sobre 5 ciudades clave en el desarrollo de políticas de ciudad de proximidad. Sin embargo, existen

otras ciudades que igualmente han desarrollado acciones en esta línea, aunque con menor impacto. Esto implica que el estudio presentando puede replicarse con otros casos de estudio, con posibles variaciones en los resultados.

En segundo lugar, las ciudades analizadas ofrecen diferentes tamaños, contextos y situaciones geográficas. Eso, por un lado, puede llevar a una comparativa que no se hace en igualdad de condiciones de contorno, aunque también permite obtener una perspectiva más global y compleja sobre la implantación de las políticas de ciudad de proximidad en dichos contextos diferenciados.

Por último, el estudio sólo ha considerado los documentos publicados sobre los diferentes planes, acciones y programas. Por ello, sería necesario avanzar en futuras investigaciones sobre la efectividad de la implementación de dichas políticas de proximidad. Esto permitirá comparar el punto de partida teórico, presentado en este artículo, con los efectos prácticos al implantarse en la ciudad.

5. Conclusiones

Las conclusiones se centran en el tercer objetivo del trabajo, comprender mejor las oportunidades y limitaciones de cada tipo de plan (PGOU, PMUS, AUE, etc.) y la relación entre ellos.

Los PMU y PMUSEP de Barcelona y Vitoria-Gasteiz aportan una nueva unidad espacial, la superilla o supermanzana, de gran valor en planificación: ofrece un nuevo escenario para la vida en proximidad de los vecinos, para el urbanismo del tiempo o cronourbanismo; sirve al nuevo modelo de movilidad reequilibrando el reparto de la calle a favor de peatones y bicicletas y restringiendo el uso del automóvil sistemáticamente, algo poco común a nivel mundial; aporta un modelo de ámbito de actuación para focalizar la acción urbanística en cualquier parte de la ciudad consolidada; flexible en su definición espacial, incluso en su motivo o denominación (desde las primeras sobre barrios tradicionales de Barcelona, a la del Plan Superilla, adelgazada y articulada por los ejes verdes, hasta la de Vitoria-Gasteiz, adaptada a los barrios de bloque abierto). Dicha unidad tiene tal capacidad de concentrar acciones que ha necesitado de un modo de plan parcial: el Plan Superilla. Aunque como se ha visto, se trata de dos PMUS singulares (y de la misma autoría), se puede afirmar que, con el foco en la superilla y el espacio público y una apuesta decidida por los modos motorizados, el PMUS puede servir muy eficazmente para incorporar dos de las estrategias y acciones de la ciudad de proximidad:

accesibilidad y espacio público (FIG. 11). Sin embargo, el PMUS, tiene la limitación de no poder recurrir al tercer tipo de estrategias de la ciudad de proximidad, la regulación e intervención sobre los usos del suelo. De hecho, el de los usos del suelo es el tema en el que se han detectado una menor cantidad de acciones. Por último, no es posible confirmar la influencia del marco legal de la movilidad en la incorporación del enfoque de la proximidad en los PMUS. Aunque en el caso de Barcelona, la ley catalana 9/2003 tiene toda una sección específica de la integración con las políticas urbanísticas, el de Vitoria es de una comunidad que no tenía legislación de movilidad en aquel momento. Ello incide en la importancia de aspectos culturales (innovación) o circunstanciales (equipo) para lograr dicha integración (PORTO, 2022)

El PGOU parece la herramienta adecuada para incorporarlas, más aún en el actual horizonte de contención del crecimiento y vuelta del foco del plan hacia la ciudad existente. Sin embargo, es posible que el planeamiento urbanístico actual maneje sobreentendidos alrededor de la proximidad que la tornan ineficiente como principio o estrategia. Son principios comunes como el de la ciudad compacta, densa y compleja o como en el caso de la del PGOU de Valladolid, el de focalizarse en un “modelo de ciudad que esté centrado en la habitabilidad”. Es evidente que en PGOU como el de Valladolid, la proximidad no llega a ser un principio tan operativo como en los PMUS analizados. Seguramente es que no se aprovechan a fondo las estrategias de usos del suelo. A pesar de ejemplos de densificación parcial como los de Valladolid o Vitoria-Gasteiz, la redensificación dista de ser una tendencia en los planes urbanísticos. Frente a la evidente necesidad de compactar la ciudad española tras décadas de dispersión (MARIN-COTS, 2019), la escasez de referencias sobre el tema ha de responder a barreras de tipo social y disciplinar por explorar. Tampoco se han detectado estrategias para avanzar hacia la ciudad de proximidad en las periferias de menor densidad, aprovechando la accesibilidad extendida que ofrecen bicicletas y VMP, y la re-nodalización o creación de nuevos polos de servicios. Otro aspecto que puede ser crítico para la eficacia del planeamiento en ciudad consolidada es que las unidades espaciales que usa el PGOU de Valladolid en Suelo urbano como las centralidades de ciudad y barrio resulten poco efectivas instrumental o comunicacionalmente. Algo similar parece ocurrir con otra propuesta del PGOU de Valladolid: definir 10 zonas con 10 itinerarios. Son ámbitos que podrían jugar un papel equivalente a la supermanzana, bien planteados desde el punto de vista cultural y social, pero que para desarrollar

su utilidad habrían de aglutinar las acciones del PGOU y la participación desde lo local.

Sobre las Agendas Urbanas revisadas, destaca la manera directa y completa en la que han incorporado la proximidad entre sus objetivos, acciones e indicadores. Aportan también su carácter estratégico y multisectorial, así como su potencial para la integración de las políticas municipales. Ello se evidencia en el caso de Valladolid porque mientras el PGOU y el PIACP, apenas tienen relación, ambos se incorporan en diversos objetivos de la Agenda Urbana. Sin embargo, está por ver si dicho potencial se materializa en su desarrollo debido a lo reciente de su aprobación pero, sobre todo, a su apuesta por herramientas de gobernanza novedosas (HERNÁNDEZ PARTAL, 2020) como el liderazgo y la participación sistemática o las buenas prácticas y los sistemas de indicadores, en detrimento de la vinculación legal, de tanta raigambre en nuestro país.

Finalmente, merece una mención especial la aproximación al proceso transformador de Pontevedra, que se ha convertido en referencia mundial gracias al liderazgo político, a un objetivo claro, a unos servicios técnicos de gran capacidad de gestión y a una eficaz interacción bidireccional con la ciudadanía. Es interesante señalar que, dada la secuencia de planes y regulaciones desde 1999, se puede afirmar que la planificación integrada y comprehensiva ha tenido un papel secundario.

En síntesis, el estudio ha detectado diversas formas de incorporar la proximidad en los planes, y varias dimensiones en las que parece ser relevante para ellos: como prioridad y principio, orientándolos de una forma operativa a la mejora del tiempo y la calidad de vida, a las necesidades de los vecinos y a la planificación desde lo local; como palanca interdisciplinar, integrando varias políticas de transporte y usos del suelo y sus efectos; como herramienta de gestión, definiendo un ámbito en suelo urbano consolidado (supermanzana, etc.), en el que concentrar las acciones del plan; como elemento de evaluación relevante, con el ejemplo de los indicadores AUE; y, finalmente, como elemento de comunicación, fácil de aprehender para vecinos y políticos.

Al tiempo, se han identificado varios aspectos que precisarían de mayor desarrollo para acelerar las transformaciones hacia ciudades de proximidad: incluir estrategias explícitas y espacializadas de redensificación, re-nodalización y de aumento de la mezcla de usos, particularmente en el entorno de las estaciones de transporte público (TOD); aprovechar las oportunidades de “cronotopia”, reutilizando, por ejemplo, los colegios como equipamientos deportivos y culturales para los vecinos;

incorporar como acciones estructurales de los planes aquellas que reequilibren el espacio público a favor de peatones y bicicletas y a costa del automóvil; y coordinación interadministrativa: utilizar la zonificación de la ciudad por proximidad para establecer y coordinar en mayor medida las políticas municipales y las prioridades de actuación de los departamentos implicados (educación, salud, comercio, etc.).

6. Bibliografía

- ABDELFATTAH, L. & DEPONTE, D. & FOSSA, G. (2022): The 15-minute city: Interpreting the model to bring out urban resiliencies. *Transportation Research Procedia*, 60, 330-337. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.043>
- AGENDA URBANA ESPAÑOLA. (2016): *¿Qué es la Agenda Urbana Española?* <https://www.aue.gob.es/que-es-la-aue#inicio>
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (2014, octubre): *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013-2018*. https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/PMU_Sintesi_Catala.pdf
- (2015a): *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018. Proposta de desenvolupament d'Actuacions*. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/85164>
- (2015b): *Pla de Barris Barcelona 2015-2023*. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/128361/5/PLADEBARRIS-peldret-de-tothom-a-la-ciutat.pdf>
- (2021a): *Superilla Barcelona—Model Eix Verd. El nou carrer del segle XXI*. https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/SuperillaBarcelona_Presentacio_CarrerSegleXXI.pdf
- (2021b, octubre): *Medida de gobierno Superilla Barcelona para regenerar Barcelona y sus barrios*. https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/126249/1/Llibret_SUPERILLA_MdG_A4_ES_web%20%282%29.pdf
- (2022): *Pla de Mobilitat Urbana 2024*. https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/128157/1/Pla%20de%20Mobilitat%20Urbana_bcn_2024.pdf
- AJUNTAMENT DE CASTELLÓ (2020a): *Agenda Urbana de Castelló 2030—Un nuevo modelo de ciudad inclusivo, resiliente y sostenible*. <https://agendaurbana.castello.es/>
- (2020b, noviembre 13): *Agenda Urbana Española—Agenda Urbana de Castelló 2030*. <https://agendaurbana.castello.es/agenda-urbana-castello-2030/agenda-urbana-espanola/>
- (2022a): *Formulación Estratégica*. <https://agendaurbana.castello.es/documentacion/?wpdmc=formulacion-estrategica#>
- (2022b): *Formulación Estratégica—Resumen ejecutivo*. <https://agendaurbana.castello.es/documentacion/?wpdmc=formulacion-estrategica#>
- (2022c): *Plan de acción—Agenda Urbana Castelló*. <https://agendaurbana.castello.es/documentacion/#>
- (Director). (2022d): *Decidim Castelló. Campaña de Proceso Participativo 2023*. https://www.youtube.com/watch?v=7uT-hKWT_C8
- (2022e): *Diagnóstico Integrado—Agenda Urbana Castelló*. <https://agendaurbana.castello.es/documentacion/#>
- (2022f, junio 4): *CASTELLÓ INFORMA Y FORMA EN MATERIA URBANA - Agenda Urbana de Castelló*
2030. <https://agendaurbana.castello.es/ficha/castello-informa-y-forma-en-materia-urbana/>
- (2022g, junio 8): *CASTELLÓ TURISMO SOSTENIBLE - Agenda Urbana de Castelló 2030*. <https://agendaurbana.castello.es/ficha/castello-turismo-sostenible/>
- (2022h, junio 9): *CENTRO DE ENVEJECIMIENTO ACTIVO Y SALUDABLE (CEAS)—Agenda Urbana de Castelló 2030*. <https://agendaurbana.castello.es/ficha/centro-de-envejecimiento-activo-y-saludable-ceas/>
- (2022i, junio 12): *ESTRATEGIA DE SUPERMANZANAS Y ZONAS DE BAJAS EMISIONES - Agenda Urbana de Castelló 2030*. <https://agendaurbana.castello.es/ficha/estrategia-de-supermanzanas-y-zonas-de-bajas-emisiones/>
- (2022j, junio 16): *ESTRATEGIA DE RENATURALIZACIÓN MUNICIPAL Y RESTAURACIÓN ECOLÓGICA - Agenda Urbana de Castelló 2030*. <https://agendaurbana.castello.es/ficha/estrategia-de-renaturalizacion-municipal-y-restauracion-ecologica/>
- (Director). (2022k, junio 20): *Agenda Urbana de Castelló 2030*. <https://www.youtube.com/watch?v=ID2TMmmJ5Dg>
- (Director). (2022l, junio 21): *Un plan de acción para afrontar la sostenibilidad del futuro*. <https://www.youtube.com/watch?v=3RSL810gvCA>
- ANDRES DUANY, R. S. (2021, febrero 8): *Defining the 15-minute city [Text]*. CNU. <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>
- APPLEYARD, D. & GERSON, M. S. & LINTELL, M. (1981): *Livable streets*. University of California Press.
- ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA. (2011): *Pla d'actuació metropolitana (PAM)—AMB*. <https://www.amb.cat/web/amb/govern-metropolita/accio-de-govern/pla-d-actuacio-metropolita-pam->
- AUDIRAC, I. & SHERMYEN, A. H. (1994): *An Evaluation of Neotraditional Design's Social Prescription: Postmodern Placebo or Remedy for Suburban Malaise?* *Journal of Planning Education and Research*, 13(3), 161-173. <https://doi.org/10.1177/0739456X9401300301>
- AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ. (2022a): *Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (2021-2025)*. <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/45/92/94592.pdf>
- (2022b): *Historia—Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP)*. https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=1040577b_11ad7b633e2_7fc9
- BAKER, N. & WEEDON, A. (2023, febrero 26): *What is the «15-minute city» conspiracy theory?* *ABC News*. <https://www.abc.net.au/news/2023-02-27/the-15-minute-city-conspiracy/102015446>
- BATTY, M. (2009): *Accessibility: In Search of a Unified Theory*. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36, 191-194. <https://doi.org/10.1068/b3602ed>
- BOSCHMA, R. (2005): *Proximity and Innovation: A Critical Assessment*. *Regional Studies*, 39(1), 61-74. <https://doi.org/10.1080/0034340052000320887>
- BRUNTLITT, M. (2022): *The 15-Minute City: A Feminist Utopia? Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI)*. https://www.transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/TUMI_WMW_Feminism_and_the15min_City-TZGmSO.pdf
- BÜTTNER, B. & SEISENBERGER, S. & BAQUERO LARRIVA, M. T. & RIVAS DE GANTE, HAXHIJA, S. & RAMIREZ SAIZ, A. & MCCORMICK, B. (2022): *±15-Minute City: Human-Centred Planning in Action (#9)*. https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/11/EIT-UrbanMobilityNext9_15-min-City_144dpi.pdf
- CALTHORPE, P. (1997): *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*.

- CARPIO-PINEDO, J. & BENITO-MORENO, M. & LAMIQUIZ-DAUDÉN, P. J. (2021): Beyond land use mix, walkable trips. An approach based on parcel-level land use data and network analysis. *Journal of Maps*, 17(1), 23-30.
- CONCELLO DE PONTEVEDRA. (2012): *Haz tu propio Metrominuto*. Red de Ciudades que Caminan. <https://ciudadesquecaminan.org/wp-content/uploads/2021/08/GuiaMetrominuto.pdf>
- _____. (2022a): *Agenda Urbana Pontevedra. Marco Estratégico y Plan de Acción*. https://axendaurbana.pontevedra.gal/wp-content/uploads/2022/09/18_Marco_estrategico_PA_AUP.pdf
- _____. (1989): PXOU e modificacións realizadas. *Concello de Pontevedra*. <https://www.pontevedra.gal/areas/urbanismo-e-territorio/planeamento-urbanistico/pxou-e-modificacions-realizadas/>
- _____. (2022b): *Plan de Mobilidade Urbana Sostible*. <https://sede.pontevedra.gal/dcsv/2QLHDZ3HG1W/ERH4Xjsessionid=B8EBB6194710C5144B5B3DF16F32920D>
- _____. & Red de Ciudades que Caminan, RCqC (2015): *Haz tu propio Metrominuto*.
- DE LA CRUZ-MERA, Á. (2019): La Agenda Urbana Española. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, 675-686.
- ECHEBARRIA MIGUEL, C. & AGUADO MORALES, I. (2003): La Agenda Local 21 como instrumento de sostenibilidad: La experiencia española (*). *Estudios Agrarios y Pesqueros*, 199, 61-91.
- El País (Director). (2018, junio 14): *Pontevedra, la ciudad que mejoró su aire al pensar en sus peatones*. <https://www.youtube.com/watch?v=24O4JWaoHq8>
- GAINZA, X. & ETXANO, I. (2014): Mobility planning in vitoria-gasteiz: Innovative actions versus structural limitations. *Lurralde: Investigación y Espacio*, 37, 145-168. https://www.researchgate.net/profile/Iker-Etxano/publication/286136192_Mobility_planning_in_vitoria-gasteiz_Innovative_actions_vs_structural_limitations/links/57849e1d08aee45b8443b504/Mobility-planning-in-vitoria-gasteiz-Innovative-actions-versus-structural-limitations.pdf
- GARCÍA MARTÍN, F. (2012): *Densificación con criterios de soleamiento. Un método gráfico para el cálculo de áreas adecuadas para nueva edificación en entornos construidos en el caso de Zabalgana en Vitoria-Gasteiz*.
- GEURS, K. T. & VAN WEE, B. (2004): Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127-140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- GIL SOLÁ, A. & VILHELMSON, B. (2019): Negotiating Proximity in Sustainable Urban Planning: A Swedish Case. *Sustainability*. 2019; 11(1):31. <https://doi.org/10.3390/su11010031>
- HANDY, S. L. & NIEMEIER, D. A. (1997): Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 29(7), 1175-1194. <https://doi.org/10.1068/a291175>
- HERNÁNDEZ AJA, A. (2000): Barrios y equipamientos públicos, esencia del proyecto democrático de la ciudad. *Documentación Social*, 119. https://oa.upm.es/14232/1/2000_Agust%C3%ADn_Hernandez_Documentacion_social_119_Barrios_y_Equipamientos_Publicos.pdf
- _____. & ALGUACIL GÓMEZ, J. & MEDINA DEL RÍO, M. & MORENO CABALLERO, C. (1997): La ciudad estructurada. La ciudad de los ciudadanos. *Ciudades para un Futuro más Sostenible*. http://habitat.aq.upm.es/aciudad/lista_1.html
- HERNÁNDEZ-PARTAL, S. (2020): Los instrumentos de Planeamiento Urbanístico en España: Estudio comparado (I). *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(205), Article 205. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.11>
- HULL, A. & PAPA, E. & SILVA, C. & JOUTSINIEMI, A. (2012): *Accessibility Instruments for Planning Practice in Europe. Results of the Accessibility Instrument Survey of COST Action TU1002*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1868.3605>
- INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA. (2006): *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible—PMUS*. https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/documentos_10251_guia_pmus_06_2735e0c1.pdf
- _____. (2020): 10 reglas de oro para la realización de un correcto PMUS. *IDAE Movilidad Sostenible*. <https://www.idae.es/movilidad-sostenible/10-reglas-de-oro-para-la-realizacion-de-un-correcto-pmus>
- JIAO, J. & HE, S. & ZENG, X. (2019): An investigation into European car-free development models as an opportunity to improve the environmental sustainability in cities: The case of Pontevedra. En *Papers of Canadian International Conference on Humanities & Social Sciences 2019* (pp. 84-91). <https://uniqueca.com/archives/proceedings/Papers%20HUSO2019%20.pdf#page=84>
- LAMIQUIZ DAUDÉN, P. J. & CARPIO-PINEDO, J. & BENITO-MORENO, M. (2022): Genealogía de la ciudad de 15 minutos: Aproximación a los conceptos. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 142, Article 142. <https://doi.org/10.20868/ciur.2022.142.4885>
- MARDONES-FERNÁNDEZ DE VALDERRAMA, N. & LUQUE VALDIVIA, J. & ASEGUINOLAZA BRAGA, I. (2020): La ciudad del cuarto de hora. ¿una solución sostenible para la ciudad post-COVID-19? *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, LII(nº 205), 653-664. <https://doi.org/10.37230/CyTET>
- MARIN-COTS, P. (2019): La Agenda Urbana 2050 de Málaga. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 51(202), Article 202.
- _____. & PALOMARES-PASTOR, M. (2020): En un entorno de 15 minutos. Hacia la Ciudad de Proximidad, y su relación con el Covid-19 y la Crisis Climática: El caso de Málaga. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)*, Páginas 685-700. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.13.3>
- MARQUET, O. & BEDOYA, V. R. & MIRALLES-GUASCH, C. (2017): Local accessibility inequalities and willingness to walk in Latin-American cities: Findings from Medellín, Colombia. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(3), 186-196. <https://doi.org/10.1080/15568318.2016.1230804>
- MATILLA, X. (2022, octubre 25): Barcelona. Implementación de supermanzanas, tráfico y aparcamiento. *II Foro "15 Minute City and Health" // Bloque II: Intervención en barrios 15 minutos*. <https://www.youtube.com/watch?v=5OI55eR5nKQ>
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. (2019): *Marco Estratégico—Agenda Urbana Española*. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/AUE/03_doc_introduccion_me.pdf
- MIRALLES-GUASCH, C. & SARDÀ, O. M. (2013): Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 501-510.
- MORENO, C. & ALLAM, Z. & CHABAUD, D. & GALL, C. & PRATLONG, F. (2021): Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), Article 1. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- MORENO, C. & GARNIER, M. M. (2020): *Livres Blanc N° 2: La ville du 1/4 d'heure, du concept à la mise en oeuvre* (Doctoral dissertation, Université Paris1 Panthéon Sorbonne-IAE). <https://hal.science/hal-03763718/document>
- MUELLER, N. & ROJAS-RUEDA, D. & KHREIS, H. & CIRACH, M. & ANDRÉS, D. & BALLESTER, J. & BARTOLL, X. & DAHER,

- C. & DELUCA, A. & ECHAVE, C. & MILA, C. & MÁRQUEZ, S. & PALOU, J. & PÉREZ, K. & TONNE, C. & STEVENSON, M. & RUEDA, S. & NIEUWENHUIJSEN, M. (2020): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. *Environment International*, 134, 105132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>
- OBSERVATORIO DE TRANSPORTE. (2019): 5.1 Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Planes de Transporte al Trabajo. *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*. https://observatoriortransporte.mitma.gob.es/monografico/movilidad_ciudades_sxxi/5tendencias-medidas-y-buenaspracticas-en-el-ambito-de-la-movilidad-metropolitana/51-planes-de-movilidad-urbana-sostenible-y-planes-de-transporte-al-trabajo
- ORGANIZACIÓN NACIONES UNIDAS. (2016): Nueva Agenda Urbana. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III)*. <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- PADDISON, L. (2023, febrero 26): How «15-minute cities» turned into an international conspiracy theory. *CNN*. <https://www.cnn.com/2023/02/26/world/15-minute-cities-conspiracy-theory-climate-intl/index.html>
- PARLAMENTO EUROPEO. (2019, marzo 22): *Emisiones de CO2 de los coches: Hechos y cifras (infografía)*. <https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20190313STO31218/emisiones-de-co2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia>
- PERRY, C. A. (1929): *The Neighborhood Unit* (Vol. 7). Routledge/Thoemmes Press.
- PORTO SCETTINO, M. (2022): *Relaciones entre planificación de la movilidad y urbanística. La primera generación de planes de movilidad urbana sostenible y su convergencia con el planeamiento general en ciudades medias españolas* (east=4.8379791; north=39.3260685; name=España) [Phd, E.T.S. Arquitectura (UPM)]. <https://oa.upm.es/72213/>
- POZOUKIDOU, G. & CHATZIYIANNAKI, Z. (2021): 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), Article 2. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- POZUETA, J. & LAMIQUIZ DAUDÉN, F. J. & PORTO SCETTINO, M. & CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS. (2009): *La ciudad paseable: Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES. (2007): *What is Placemaking?* <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>
- RAMÍREZ SAIZ, A. & ALONSO, A. & JIMÉNEZ MARTÍN, D. & LAMIQUIZ, P. (2022): Can Proximal Environments Prevent Social Inequalities Amongst People of All Ages and Abilities? An Integrative Literature Review Approach. *Sustainability*, 14(19), 12911. <https://doi.org/10.3390/su141912911>
- RAMÍREZ SAIZ, A. & JIMÉNEZ MARTÍN, D. & LAMIQUIZ, P. & ALONSO, A. (2022): The Level of Inclusiveness of Current 15-Minute City Models. A Qualitative Analysis on How Far City of Proximity Strategies and Design for All Are Merging. *Transforming our World through Universal Design for Human Development*, 297, 288-295. <https://doi.org/10.3233/SH1220851>
- Redes de Ciudades que Caminan, RCqC. (2020, septiembre 9): Doce claves y un epílogo sobre el modelo Pontevedra. *Ciudades que Caminan*. <https://ciudadesquecaminan.org/blog/cityrepor/doce-claves-y-un-epilogo-sobre-el-modelo-pontevedra/>
- REID, C. (2023, febrero 8): 15-Minute-City Conspiracy Theories Insane Says 15-Minute-City Creator. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2023/02/08/15-minute-city-conspiracy-theories-insane-says-15-minute-city-creator/>
- SILVA, C. & LARSSON, A. (2018): *Challenges for Accessibility Planning and Research in the Context of Sustainable Mobility* (International Transport Forum Discussion Papers 2018/07; International Transport Forum Discussion Papers, Vol. 2018/07). <https://doi.org/10.1787/8e37f587-en>
- SILVA, C. & ALTIERI, M. (2022): Is regional accessibility undermining local accessibility? *Journal of Transport Geography*, 101, 103336. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103336>
- SILVA, C. & BÜTTNER, B. & SEISENBERGER, S. & RAULI, A. (2023): Proximity-centred Accessibility – a conceptual debate involving experts and planning practitioners. *Journal of Urban Mobility* 4.
- SOUTHWORTH, M. (2005): Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246-257. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))
- STATE GOVERNMENT VICTORIA. (2017): *Plan Melbourne 2017-2050. Metropolitan Planning Strategy*. https://planmelbourne.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0007/377206/Plan_Melbourne_2017-2050_Strategy.pdf
- STRAATEMEIER, T. & BERTOLINI, L. (2008): Joint accessibility design: Framework developed with practitioners to integrate land use and transport planning in the Netherlands. *Transportation Research Record*, 2077. <https://doi.org/10.3141/2077-01>

7. Referencias Normativas y Jurídicas

- Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad. *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, núm. 3913 de 27 de 9 junio de 2003.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. *Boletín Oficial de Estado*, núm. 55 de 5 de marzo de 2011.
- Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. *Boletín Oficial de Estado*, núm. 144 de 16 de junio de 1976.

8. Listado de Acrónimos/Siglas

AMB:	Área Metropolitana de Barcelona
AU:	Agenda Urbana
AUE:	Agenda Urbana Española
CEAS:	Centro de Envejecimiento Activo y Saludable
ODS:	Objetivos de Desarrollo Sostenible
PAM:	Plan de Acción Metropolitana
PDMRMB:	Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona
PGOU:	Plan General de Ordenación Urbana
PIACP:	Plan Integral de Apoyo al Comercio de Proximidad
PMMU:	Plan Metropolitanano de Movilidad Urbana
PMUS:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PMUSEP:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público
PMUSSV:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Seguridad Vial
PMSEP:	Plan de Movilidad Sostenible y Espacio público
RCqC:	Redes de Ciudades que Caminan
TOD:	<i>Transit-Oriented Development</i>
TP:	Transporte Público
VMP:	Vehículos de Movilidad Personal